Мы и впредь должны отдавать все силы делу укрепления могущества Родины. Это было смыслом всей моей жизни.

К. А. ВЕРШИНИН

ГЕРОИ СОВЕТСКОЙ РОДИНЫ

П. АСТАШЕНКОВ,
Н. ДЕНИСОВ

КОМАНДАРМ КРЫЛАТЫХ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта книга посвящена известному военачальнику, Герою Советского Союза, командующему 4-й воздушной армией в годы Великой Отечественной войны, главному маршалу авиации Константину Андреевичу Вершинину. Авторы, известные журналисты, рассказали об эпизодах из его жизни, в которых особенно ярко проявился характер героя, человека волевого, целеустремленного, посвятившего свою жизнь становлению и совершенствованию советской авиации.

-
- Напутствие
- Ради великой правды
- В небо!
- В канун суровых испытаний
- На южном направлении
- Тучи над Кавказом
- Звезды Кубани
- В операции «Багратион»
- Неся возмездие врагу
- И разум, и сердце — Воздушному Флоту
- notes
    - 1

УЛИЦА
МАРШАЛА
ВЕРШИНИНА
НАЗВАНА В 1974 ГОДУ В ПАМЯТЬ
ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ГЛАВНОГО МАРШАЛА АВИАЦИИ
КОНСТАНТИНА АНДРЕЕВИЧА
ВЕРШИНИНА (1900-1974)

Напутствие

Конструктор ракетно-космических систем Сергей Павлович Королев приехал к главнокомандующему Военно-Воздушными Силами страны главному маршалу авиации Константину Андреевичу Вершинину.

Это произошло после того, как накануне 40-й годовщины Великого Октября на околоземную орбиту поднялись первый, а вслед за ним и второй искусственные спутники Земли, после того, как совершила свой исторический рейд советская «Луна-1». Теперь наступило время обсудить подготовку небывалого эксперимента: первый в мире полет человека в космос.

Корабль уже строился. Но кто поведет его по звездному маршруту? Об этом и хотел говорить академик с главным маршалом.

Константин Андреевич Вершинин был готов к подобному разговору. Он пристально следил за всем, что происходило в авиации, ракетостроении, в изучении стратосферы и космоса. Подчиненные нередко получали от него информацию о научных достижениях с пометками: учесть в работе.

У главнокомандующего ВВС и академика состоялся примерно такой примечательный разговор.

— Многого потребует полет в космос от человека, — говорил Королев чуть глуховатым голосом, внимательно посматривая на главкома, человека рослого, с крупными чертами лица и проницательными глазами. — Тут, безусловно, важны и крепкие физические данные, и общая подготовленность. Но все же определяющим при выборе пилота космического корабля, думаю, должно быть умение отлично обращаться с техникой...

— Можно подобрать талантливого инженера или ученого. Но будет ли он готов к этому необычному полету? — заметил Вершинин.

— Кроме знания техники нужны летная практика, ясное представление об особенностях полета, умение не теряться в сложной обстановке, — продолжал рассуждать Сергей Павлович. — Человек при первых полетах в космос окажется в одиночестве. Значит, он должен быть не только пилотом, а в какой-то степени и штурманом, и радистом, и инженером. Кто же подготовлен к этому лучше всех? Конечно же летчик реактивной авиации, летающий в стратосфере, на одноместной машине. Таких людей мы можем найти только в Военно-Воздушных Силах, — заключил ученый.

Константин Андреевич Вершинин уже давно пытался

поточнее представить, как отразятся новые свершения науки на родной авиации. Размышлял и о неизбежности привлечения летчиков к освоению космоса. Поэтому на предложение академика ответил немедленно:

— Разумеется, для любого летчика участвовать в первых космических полетах — большая честь. Отберем самых достойных. Но и к вам просьба: создавая космические корабли, помните о тех, кто на них будет летать при больших перегрузках, в обстановке неожиданных ситуаций... Словом, ваш корабль должен быть впору нашему летчику.

— Будет впору, Константин Андреевич, — заверил Королев, — сами же летчики помогут нам в этом.

Вскоре после разговора с академиком С. П. Королевым было получено распоряжение, и главком вызвал Николая Петровича Каманина, одного из первых Героев Советского Союза, авиационного командира, не раз отличившегося на фронтах Великой Отечественной войны. Вершинин знал Каманина как высокоэрудированного авиационного начальника с хорошо развитым чувством нового.

— Вам, товарищ Каманин, — сказал Константин Андреевич, — поручается подготовка летчиков-космонавтов. Предстоит организовать Центр их обучения — теоретического и практического. Дело новое и трудное, но интересное.

Все, что начиналось на месте нынешнего Звездного городки имени Л. И. Брежнева, было делом, к которому приступали впервые. Еще и понятий, ныне прочно вошедших и обиход и воплотившихся в емком выражении «отечественная космонавтика», тогда, на исходе пятидесятых годов, в широком употреблении не было. Новым оказался и подбор авиаторов, которые по физическим и моральным качествам, по степени летной подготовки могли стать космонавтами.

Как Вершинин и условился с Королевым, прежде всего подбирали летчиков-истребителей, успешно летавших на скоростных самолетах, людей молодых, крепких, устремленных в новое, неизведанное.

Перед началом занятий первая группа таких авиаторов была представлена Вершинину. Главком побеседовал с каждым летчиком, предупредил, что программа подготовки будет сложной, а учеба — трудной.

В тот день в просторном кабинете главного маршала инипции собрались кандидаты в космонавты — Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, Владимир Комаров, Павел Беляев, Алексей Леонов, Борис Волынов, Евгений Хрунов, Георгий Шонии, Виктор Горбатко.

Беседа протекала неторопливо. Летчики поочередно называли себя и авиаполки, из которых прибыли, и Вершинин, пристально вглядываясь в каждого, как бы прикидывал, все ли будет ему по плечу в сложных задачах исследования космического пространства.

Главный маршал авиации по-отцовски беседовал с молодыми офицерами. Интересовался прохождением службы, семейными делами.

В ответ на вопросы об особенностях будущего космического полета Вершинин откровенно сказал:

— Никто пока достоверно не знает, что ждет человека там, за атмосферой. Ученые, конечно, создали модель будущего космического полета. Но настоящую глубокую разведку предстоит сделать вам.

Когда молодые летчики поинтересовались методикой подготовки к полету, Константин Андреевич объяснил:

— Пока никто не побывал в космосе, трудно решить, к чему готовить тех, кто туда собирается. Но, думаю, медики и конструкторы вместе с вами, летчиками, найдут нужное. Но и сейчас можно сказать: вас ожидает нелегкая жизнь, большая работа. Зато какая благородная цель: первыми осуществить давнюю мечту человечества. И мы крепко надеемся на вас.

Лицо главкома осветила улыбка — наверное, такая же, с какой он напутствовал на фронте боевых летчиков перед трудными заданиями. Гагарину и его друзьям планки орденских ленточек на маршальском кителе Вершинина, под Золотой Звездой Героя Советского Союза, показались строчками мужественной биографии человека, много лет стоявшего во главе военных авиаторов. Каждая свидетельствовала и о вкладе авиационного полководца в победы над врагом, одержанные на полях сражений Великой Отечественной войны, и о той энергии и настойчивости, с которыми он трудился над укреплением советского Воздушного Флота.

Внимание будущих космонавтов сконцентрировалось на особенностях поведения человеческого организма в состоянии невесомости, на испытаниях в термокамерах и сурдокамерах, на центрифугах. Летчики под руководством конструкторов настойчиво осваивали космический корабль, все его системы. Сергей Павлович Королев принимал у них экзамены по знанию техники, умению управлять ею в полете.

Приближался день первого старта человека в космос.

Перед отъездом на космодром космонавты снова пришли к главному маршалу авиации. Он поинтересовался деталями, связанными с готовностью к полету, и, конечно, в первую очередь

моральным состоянием Юрия Гагарина и Германа Титова.

Волнуетесь? Нервничаете? — участливо спросил главком.

— Есть немного, — ответил Гагарин.

— А по виду — незаметно. Значит, умеете прятать волнение.

— Держимся, товарищ главный маршал. Сумеем справиться, — бодро ответил Гагарин.

— Надо твердо верить в себя, в технику, — посоветовал Вершинин. — Тогда выйдешь победителем в самой сложной обстановке.

Все 108 минут, пока «Восток» опоясывал по космической орбите земной шар, главком не отходил от телефона. Он тотчис узнавал обо всем, что сообщалось на землю с борта корабля, какие распоряжения шли в космос от руководителя полета академика С. П. Королева. С радостью убеждался; и в космосе, и на земле все отлично.

Но венцом полета должна стать посадка.

В район приземления «Востока» вылетели самолеты и вертолеты, ведомые опытными авиаторами. Константин Андреевич несколько раз звонил в район посадки космическою корабля. Одному из авторов этих строк, находившемуся на командном пункте группы встречи, хорошо помнятся вопросы главкома: все ли предусмотрено, готовы ли вертолеты, как обстоит дело со связью? Звонки эти вызывались отнюдь не сомнением в тех, кто встречал «Восток», а, разумеется, тем, что кипучая натура Вершинина не могла оставаться в покое, тем более что наступал ответственнейший момент — посадка. И вот наконец долгожданное:

— Гагарин на родной земле! Все в порядке! С гордостью за советскую авиацию, за нашу страну слушал главком передававшееся по радио Обращение Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Советского правительства к Коммунистической партии и народам Советского Союза, к народам и правительствам всех стран, ко всему прогрессивному человечеству:

«Свершилось великое событие. Впервые в истории человек осуществил полет в космос... Это — беспримерная победа человека над силами природы, величайшее завоевание науки и техники, торжество человеческого разума».

Вместе с руководителями партии и правительства, вместе с тысячами москвичей встречал Вершинин на Внуковском аэродроме питомца советской авиации, возвратившегося из космического полета. Вместе с другими приглашенными в Большой Кремлевский дворец на правительственный прием Константин Андреевич горячо рукоплескал, когда товарищ Л. И.

Брежнев, вручая первому в мире космонавту орден Ленина и Золотую Звезду Героя Советского Союза, сказал, что великий подвиг Юрия Гагарина является символом того светлого, возвышенного, что несет советскому народу коммунизм. Константин Андреевич в эти минуты стоял неподалеку от академика Королева. Взгляды их встретились, они понимающе улыбнулись друг другу. А когда предоставили слово главкому, он сказал:

— Мы гордимся своим славным воином, который выполнил поистине историческую задачу.

На следующий день, перед тем как отправиться в Дом ученых на пресс-конференцию для советских и зарубежных журналистов, ученых и дипломатов, Юрий Гагарин прибыл к главкому.

Сердечной была беседа главного маршала авиации с первопроходцем космоса. Константин Андреевич сообщил о приказе по Военно-Воздушным Силам, которым Юрию Гагарину присваивалась квалификация военного летчика 1-го класса, вручил удостоверение об этом. В связи с тем что Советское правительство учредило звание «Летчик-космонавт СССР», главком спросил Гагарина, как бы, по его мнению, мог выглядеть нагрудный знак, вручаемый удостоенным такого звания. Вместе просмотрели несколько эскизов. Обоим понравился пятиугольник с изображением земного шара, опоясанного орбитой космического корабля. Примерно такой знак и был утвержден позднее.

Когда пришло время прощаться, Гагарин застенчиво снял с руки штурманские часы, побывавшие в космосе:

— Позвольте, товарищ главный маршал, подарить вам эти часы...

Главком и космонавт крепко обнялись, сфотографировались возле большого глобуса.

— Вас уже назвали Колумбом Вселенной, — сказал Вершинин. — И вы, конечно, знаете о том, что было после открытия Америки: удача Колумба вызвала изумление, а потом последовали открытия новые. Ведь успех одного отважного побуждает к поиску все поколение. За первым «Востоком» устремятся в полеты и другие корабли. И кому, как не вам, давать своим товарищам путевку в космос!

— Понимаю, Константин Андреевич, — заверил Гагарин, — и свой опыт отдам будущим полетам — весь, без остатка...

Штурм космоса продолжался. И продолжалась помощь главнокомандующего Военно-Воздушными Силами молодым авиаторам, отправлявшимся на новые орбиты. Как пожелание Родины уносили они в просторы космоса его неизменное

напутствие:

— Доброго пути, гагаринцы!

Ради великой правды

Вершинину шел седьмой десяток лет. Встречаясь с космонавтами, переживая вместе радость их необычных полетов, он невольно вспоминал свою трудную юность...

Родился он в самом начале XX века, 3 июня 1900 года, К деревне Боркино Яранского уезда бывшей Вятской губернии. Отец Андрей Галактионович и мать Афанасия Васильевна, несмотря на терпение и трудолюбие, из бедности так и не выбирались. Места в его родных краях лесные, земли малоурожайные, да и надел у Андрея Вершинина был невелик. А семья — шестеро детей мал мала меньше. Чтобы прокормить их, отец отправлялся на заработки, подряжался плотником в артель, ставившую избы.

После окончания церковноприходской школы старший Сын Константин стал помогать отцу.

Как и другие мальчишки, принятые а плотницкую артель, он ошкуривал лесины, обстругивал бревна. После трудового дня спина гудела, ладони кровоточили мозолями. Но вот артель поставила богатому заказчику дом, и плотники получили деньги с изрядным вычетом за хозяйский харч, за керосин. Все же Костя принес матери первый заработанный рубль. Всю жизнь помнил ее слова:

— Теперь у нас появился второй кормилец!

Еще труднее пришлось, когда в начале первой мировой войны отца призвали в царскую армию. Вся забота о семье легла на неокрепшие мальчишечьи плечи. Решил податься на молевой сплав леса — не плотами, а отдельными бревнами — на реку Кундыш, где платили побольше.

Сплавщики должны были доставлять лес без заторов. Для этого приходилось направлять плывущие бревна, пробегая по ним по нескольку верст, рискуя свалиться в реку, выбраться из которой нелегко.

Но опасность не испугала паренька. Балансируя, он багром направлял бревна по течению, не давал им уткнуться в берег, наскочить друг на друга. Наконец извилистая река вынесла их к Волге. Тут молевщики передавали свою беспокойную вахту волжской артели.

Вернувшись в Боркино после проводки бревен, Константин отдал деньги матери, помог в неотложных делах по хозяйству. И снова отправился на заработки, теперь в Звениговский затон: ремонтировать пароходы. Зиму проработал в затоне и вернулся в деревню. И тут приехал с фронта отец. Вместе стали думать, как жить дальше. Еще раз попытать счастья на молевом сплаве? Отец

успокаивал Афанасию Васильевну:

— Вдвоем не пропадем, дружка дружку поддержим...

Однако сплав летом девятьсот шестнадцатого года чуть не завершился бедой. Борясь с затором, Андрей Галактионович, не удержавшись на бревне, упал в воду. С большим трудом удалось вытащить его на берег.

После этого отец и сын решили уйти в плотогоны, хоть и это тоже небезопасный промысел. Но они благополучно довели плот до Царицына, вернулись домой с подарками. А затем Константин опять подался в Звенигово, поступил на судоремонтный завод пароходства «Русь».

Так крестьянин-отходник постепенно превращался в рабочего. Менялось его отношение к жизни, к событиям в стране. Нелегко было разобраться в обилии лозунгов, звучавших после свержения царизма. Помогли размышления над тяжелой долей отца, над своими мытарствами да беседы с членом партии большевиков Ильей Тутаевым — сыном ссыльного революционера, работавшим на том же заводе. Тутаев вовлек парня в профсоюз водников, давал книги для чтении. Под его влиянием у Вершинина крепла вера в большую правду большевиков.

Победу Великого Октября он встретил восторженно.

В руки народа перешел завод, рабочим которого Советская Масть поручила оборудовать пароходы для военных действий против белых. На один из них, называвшийся «Ориноко», старательного плотника Костю Вершинина взяли подносчиком патронов.

Пароход ушел в боевой рейд, закончившийся возле освобожденной от белочехов Казани. И хотя вскоре «Ориноко» вернулся в Звенигово и Костя занялся прежним плотницким делом, романтика этого похода, боевые эпизоды всколыхнули душу. Вершинин все чаще задумывался о том, чтобы стать бойцом Красной Армии.

В феврале 1919 года Вершинина приняли в ряды партии, а и июне того же года начал он службу в Красной Армии рядовым бойцом, и вскоре стал помощником политрука роты.

Через некоторое время его направили на курсы красных командиров в Симбирск — на родину В. И. Ленина. Восемь месяцев учебы пролетели быстро, хотя учиться и было трудно. Паек скудный, обмундирование ветхое, на ногах многих курсантов лапти. Но эта первая учеба дала будущему красному командиру добрую закалку, во многом определила его жизненный путь.

Выпускника симбирских курсов Вершинина направили

запасной полк в Дорогобуж, где назначили командиром 538-й маршевой роты, направлявшейся на Западный фронт. В помощь выделили двух полуротных — из бывших офицеров. В роте только два коммуниста: командир и комиссар. На их плечи и легли основные заботы по воспитанию бойцов.

Молод был командир, а бойцы — люди пожилые, с бородами, большинство из крестьян Псковской губернии. Как найти подход к ним, годившимся в отцы? Это стало первой командирской заботой Вершинина. Он начал не с требований, а с простой беседы о том, что волновало всех, — про крестьянскую жизнь, рассказал о себе.

— Чего там, — одобрили бородачи, — наш, от земли...

Занятия командир проводил под девизом: кто оружием владеет — тот врага одолеет! Винтовок не хватало — на отделение всего по две. Но умельцы изготовили деревянные макеты, и их нередко в большом количестве выставляли напоказ противнику. Рота влилась в 6-ю стрелковую дивизию, сражавшуюся против белополяков в районе Лиды. Вскоре ей пришлось вступить в схватку с врагом. Бородачи не дрогнули, умело отбивали вражеские атаки ружейно-пулеметным огнем, дрались врукопашную.

Потом были еще бои, в которых рота тоже показала себя достойно.

За умелое руководство боевыми действиями Вершинин получил лестный отзыв командира полка. Роту преобразовали в батальон и направили на подавление кулацкого мятежа. С бандой уже почти было покончено, когда привезли из штаба пакет, а в нем — командировка на учебу, на курсы «Выстрел». Внизу приписка: выехать немедленно. Вот те раз! Но приказ есть приказ, и комбат сдал батальон своему помощнику и сел в поезд.

Курсы «Выстрел» размещались тогда на окраине Москвы — в Новогиреево. Здесь были оборудованы отличные классы, преподаватели — знатоки военного дела. В июле 1921 года и прибыл сюда Вершинин.

Случилось так, что первым, кого он встретил в столице, оказался Илья Тутаев. Тому было приятно узнать, что из деревенского парня Вершинина вырос боевой красный командир.

Учеба на курсах дала Вершинину многое, особенно в области тактики. Закончив учебу, он в августе 1923 года был назначен туда, где начинался его командирский путь, — в Симбирскую пехотную школу. Там возглавил курсантскую роту. Но прежде чем приступить к дальнейшей службе, получил краткосрочный отпуск для поездки на родину. То-то было радости близким увидеть его в буденовке, в военной гимнастерке, перетянутой кожаной

портупеей! Почти вся деревня собралась тогда у дома Вершининых.

Прослужив командиром учебной роты, затем батальона, Вершинин решил поступить в военную академию. Готовился, не жалея времени. Все, казалось, шло хорошо. И вдруг Нежданное препятствие. Гарнизонная медицинская комиссия не сомневалась: у кандидата в академию оказалось неладно с легкими. Комбата снабдили путевкой в крымский санаторий.

Целебный воздух, солнце и морская вода помогли. Пройдя еще одну медкомиссию, Вершинин в 1929 году стал слушателем заочного факультета Военной академии имени М. В. Фрунзе.

Только тот, кому довелось быть учащимся-заочником, знает, сколько надо настойчивости и сил, чтобы сочетать повседневный труд с успешными занятиями по программе высшего учебного заведения. Для комбата Вершинина наступило сложное время. С утра — в батальоне, на стрельбище, на строевых и тактических занятиях, на полевых учениях. А вечерами, до поздней ночи — за книгами, за решением академических заданий. Нельзя было забывать и об общественных обязанностях, достойно, как и подобает коммунисту, выполнять поручения партийной организации.

Трудно было и вместе с тем интересно. Знания, приобретаемые в часы самостоятельных занятий, во время семестровых сборов и экзаменов, помогали с большим успехом нести армейскую службу, решать задачи боевой и политической подготовки. Батальон, которым командовал слушатель-заочник, считался одним из лучших, а его командир — одним из передовых в соединении.

Размеренно текла жизнь в гарнизоне. И вдруг — вызов в штаб полка.

Приведя себя в порядок, Вершинин в указанное время явился в штаб, доложил о прибытии. В кабинете командира увидел и комиссара полка да еще незнакомого военного с голубыми петлицами на гимнастерке. Тот, внимательно взглянув на ладного, подтянутого комбата, сделал какую-то Пометку в блокноте.

— На самолетах приходилось летать? — хитровато улыбаясь, спросил у Вершинина комиссар. Комбат пожал плечами:

— Видел на маневрах, как бомбили с воздуха полигонные цели, — вот, пожалуй, и все знакомство с авиацией.

— Теперь, товарищ Вершинин, придется поближе узнать, что такое Военно-Воздушные Силы, — сказал комполка.

И тут слово взял незнакомый командир — представитель Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. Он коротко

пояснил, что в связи с развернувшимся в стране строительством большого отечественного Воздушного Флота нужны хорошо подготовленные кадры: командные, летные, инженерные. Принято решение об организации переучивания командного и политического состава сухопутных войск в авиашколах и академии, в число таких командиров намечено включить и Вершинина.

Что и говорить, было о чем подумать батальонному. Ему уже 30 лет, линия жизни вроде бы определилась — общевойсковой командир. И вдруг столь крутой поворот! Да и получится ли из него, пехотинца, хороший авиатор? Однако от неожиданного назначения в Военно-Воздушные Силы отказаться Константин Андреевич не мог, понимал: так нужно. Правда, в душе все же опасался: подойдет ли для авиации по здоровью? Но медицинское заключение оказалось положительным. Да и приемные экзамены он сдал на «отлично».

Так К. А. Вершинин в 1930 году стал слушателем командного факультета Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. Поблизости находились и учебные лаборатории, и общежитие, и Центральный аэродром имени М. В. Фрунзе, где стартовали и приземлялись самолеты академической эскадрильи. Бывший комбат стал подниматься в воздух, уходя в учебные полеты по подмосковным маршрутам.

В небо!

Немало трудностей с первого же дня занятий встало перед слушателями академии, которые пришли из сухопутных войск или флота. Все для них оказалось внове: аэродинамики и теория авиационных двигателей, самолетостроение и аэронавигация, тактика воздушного боя, ударов бомбардировщиков и штурмовиков, их взаимодействие с пехотой, тонкими, конницей, артиллерией, военно-морскими силами.

Вспоминая о первых днях пребывания в академии, Вершинин рассказывал об их исключительно плотном распорядке, рассчитанном на десять учебных часов. Кроме того, в процессе прохождения курса был введен еще и так называемый «бригадный метод»: после занятий руководитель юбирал вечером свою «бригаду» из четырех-пяти слушателей и готовил к урокам следующего дня. Такая подготовка Ииимила порою до шести часов. Константину Андреевичу оопомнилось, как слушатели получили отпечатанное типографским способом учебное пособие по аэродинамике. Эта робота состояла почти из одних формул. Все с опаской задумались: как же освоить столь сложный предмет в отведенное время? Но все сомнения рассеялись на первом же занятии. Автор пособия по курсу аэродинамики профессор В. С. Пышнов был на редкость умелым педагогом, и все сложные формулы были быстро хорошо поняты слушателями

Командование и партийная организация проявляли особую работу об укомплектовании академии высококвалифицированным педагогическим составом из числа опытных командиров, обладавших боевым опытом. Так, в начале Тридцатых годов на должности преподавателей командного факультета были назначены начальник штаба военно-воздушных сил Сибирского военного округа А. И. Богданов, начальник штаба военно-воздушных сил Ленинградского военного округа П. И. Малиновский и другие. Особым уважением слушателей факультета пользовались преподаватель штурманской подготовки А. В. Беляков и преподаватель аэродинамики В. С. Пышнов. Многие военные педагоги были не только замечательными специалистами, способными умело преподавать ту или иную дисциплину, каждый мог в любое время «встать в строй», командовать авиачастью или соединением. Так, например, начальник кафедры командного факультета А. Т. Кожевников впоследствии был назначен командующим военно-воздушными силами военного округа; преподаватель В. Г. Рязанов во время Великой Отечественной войны совершил немало боевых

подвигов, успешно командовал авиационным корпусом, стал дважды Героем Советского Союза; начальник кафедры штурманской подготовки А. В. Беляков — участник легендарных «чкаловских» рейсов, в том числе перелета через Северный полюс в США.

Полеты слушателей академии — бывших пехотинцев, артиллеристов, кавалеристов — носили штурманский характер, давали навыки работы в воздухе в качестве летчиков-наблюдателей. В год поступления К. А. Вершинина в академию была создана учебная эскадрилья из 30 однотипных самолетов. Затем ее превратили в учебную авиагруппу, укомплектованную новейшей для того времени авиационной техникой. Позднее, в 1933 году, авиагруппу переформировали в авиабригаду, в которой слушатели командного факультета проходили летную практику.

Искусство педагогов, их заботливое отношение к слушателям, прилежание обучаемых способствовали усвоению новых дисциплин. Переходя с курса на курс, Вершинин все глубже постигал особенности Военно-Воздушных Сил, стал неплохо разбираться в технике, в вопросах взаимодействия авиации с сухопутными войсками и Военно-Морским Флотом. Его серьезное отношение к занятиям, умение глубоко Осмысливать теорию, делать нужные выводы были замечены. При выпуске командование академии предложило ему поступить в адъюнктуру, готовиться к научно-исследовательской работе.

Какой же из меня ученый без опыта летной службы? отклонил Константин Андреевич столь заманчивое Предложение и попросил назначения в строевую часть.

Шел 1933 год. Для советских авиаторов, и, разумеется, дли Вершинина, выпускника академии имени Н. Е. Жуковского, он памятен тем, что наш народ тогда впервые отмечал День Воздушного Флота СССР. Досрочно выполненная первая пятилетка дала ему прочную материальную базу — в стране была создана авиационная промышленность. Новые самолето — и моторостроительные заводы начали выпуск первоклассной техники. Авиация Страны Советов располагала всеми типами современных машин — бомбардировщиками, штурмовиками, истребителями.

И Москве первое празднование Дня авиации проходило Ко I If игральном аэродроме имени М. В. Фрунзе. Участвовали в этом параде и эскадрильи академии имени Н. Е. Жуковского: десятки самолетов, четким строем пролетев над Столицей, вписали в ее небо буквы: «СССР». И хотя Вершинина не было в том воздушном строю, он не мог не радоваться, что ему довелось стать одним из

авиационных коми иди ров. Он и представить не мог, что пройдет немногим более десяти лет и именно ему, как главкому Военно-Воздушных Сил, будет поручено руководить подобным первым Послевоенным праздником.

Молодой — не по возрасту, а по стажу службы — авиационный командир К. А. Вершинин не столь быстро, как хотелось, попал в строевую часть. После окончания академии его все же направили в Научно-испытательный институт — возглавлять разработку тактико-технических требований, предъявляемых к вновь создаваемым самолетам. И хотя на аэродроме института довелось встречаться со многими интересными людьми — конструкторами, инженерами, летчиками-испытателями, в том числе с такими выдающимися авиаторами, как Валерий Чкалов, Георгий Байдуков, Михаил Громов, — разум и сердце подсказывали: начинать службу в авиации надо со строевой части. Иначе знания, приобретенные в академии, останутся умозрительными, не подкрепленными практикой; а значит, он может оказаться далеко не полноценным авиационным командиром.

Настойчивые рапорты с просьбами о переводе в строй не остались без внимания. Сначала последовало направление на штабную работу в одну из сформированных авиабригад. А затем начальник Военно-Воздушных Сил РККА Я. И. Алкснис подписал приказ о том, что К. А. Вершинин назначается командиром эскадрильи Высших летно-тактических курсов.

Приняв эту эскадрилью, Константин Андреевич душевного спокойствия все же не обрел. Его волновало: сможет ли он быть достаточно авторитетным командиром, если не умеет пилотировать самолет? И решил учиться летать «без отрыва от командирских обязанностей». Сначала с инструктором, потом самостоятельно. Приобретенные таким образом навыки были не слишком крепкими, да и, как опасался Вершинин, они могли оказаться недостаточными для полного утверждения его командирского авторитета.

Практика не замедлила подтвердить такие опасения.

Слушатели курсов приезжали на учебу, располагая солидным летным опытом. Основная цель занятий с ними состояла в совершенствовании тактических знаний. В то же время, летая в качестве летчиков или летнабов — летчиков-наблюдателей, то есть штурманов, слушатели прорабатывали различные задачи боевой подготовки. Для этого и предназначалась эскадрилья Вершинина. После одного из летных дней он, как это делалось и ранее, произвел разбор полетов. На них довольно небрежно вел себя один из слушателей курсов — командир эскадрильи

Борисоглебской авиашколы. Пилотом он был отличным, но в тот раз действия в воздухе граничили с летным происшествием. Вершинин тщательно проанализировал промахи слушателя. После разбора полетов он случайно услышал, как товарищи по учебе колко подшучивали над допустившим ошибки. Вскипев, тот сказал:

— Действительно, Вершинин положил меня на обе лопатки. Видать, дело знает. Но он же все-таки не летчик! Сказать о небрежности может, а показать, как надо летать, Ив имеет права!

Собеседники промолчали, соглашаясь, видимо, с подобными доводами. Теперь внутренне вскипел Вершинин: услышанное задело крепко. Да, хотя он уже и летал на Р-5 самостоятельно, но неофициально и полноправным летчиком-инструктором, конечно, считаться не мог. В интересах дела следовало приобрести формальные права летной квалификации.

Не привык Вершинин откладывать дела в долгий ящик и в тот же день подал рапорт, в котором просил направить его на переучивание. Просьбу удовлетворили быстро. Через неделю, сдав дела заместителю, комэск полетел в Крым, в Качинскую авиашколу. Р-5 пилотировал сам, а во второй кабине на всякий случай находился командир звена. По тому времени это был солидный маршрут: до аэродромов Кячинской авиашколы была добрая тысяча километров!

И вот началась курсантская жизнь комэска Вершинина. Привыкать к ней ему, тридцатипятилетнему, имевшему высшее военное образование и значительный стаж службы в войсках, было нелегко. Он так вспоминал о Каче:

— Прежде всего поразил, а потом и убедил в правильности жесткий порядок. Он был строг, но полезен: приучал к дисциплине не только на земле, но и в воздухе. Я прибыл на Качу с ромбом в петлицах, а мои начальники в учебном подразделении носили всего по два-три кубика[1]. На наших курсах слушатели солидных рангов размещались в отдельных комнатах. В Качинской школе нас, переучивавшихся, поместили в казарме. Я привез с собой небольшую подушку и теплое одеяло. Не зная принятых правил, положил все на кровать и отправился на занятия. Возвращаюсь и вижу: мое имущество лежит на табуретке, а на постели — набитая соломой подушка и казенное одеяло.

Некоторые подробности того распорядка: по утрам — физзарядка независимо от погоды на улице. В столовую — только строем; вечером, после поверки, строго в назначенный час — отбой. Курсанты под присмотром мотористов протирали, чистили, зачехляли самолет. Чистоту машины проверял летчик-

инструктор. И, если где-либо обнаруживались пылинки, виновник тут же отстранялся от полетов.

Словом, неласково на первых порах встретила Кача. И первый поверочный полет принес Вершинину огорчение. В связи с тем что он уже мог летать самостоятельно, о чем и говорилось в документах, ему назначили не «провозной», как обычно, а поверочный полет. От результатов полета зависели сроки переучивания. Константин Андреевич, хорошо понимая это, старался действовать в воздухе особенно усердно.

Летчик-инструктор, а им был командир звена Долгополов, ни разу не вмешался в управление машиной. Это создало у Вершинина впечатление, что экзамен выдержан и будет дано разрешение на самостоятельные полеты. Но все оказалось не так. Когда, приземлившись, зарулили на стоянку, комзвена в сердцах сказал:

— Никогда летчиком не станете. Наверное, вам лучше вернуться домой...

Упав духом, Вершинин понуро шел за широко шагавшим Долгополовым, замкнутый вид которого как бы подтверждал: разговор окончен. Наконец Константин Андреевич все же спросил:

— Почему такое безнадежное заключение?

— Став самоучкой, — объяснил наконец Долгополов, — вы испортили себя настолько, что поправить это почти невозможно. Летаете вроде бы гладко, но неправильные действии пошли у вас в привычку. Осмотрительность плохая, за показаниями приборов не следите. По всему видно — КУЛП совсем не знаете...

Действительно, КУЛПом — Курсом учебно-летной подготовки Вершинин раньше почти не пользовался.

— Значит, так, — сменив гнев на милость, заключил комзаена. — займитесь КУЛПом. Через три дня проверю.

На том и закончился неприятный разговор. Настроение у Вершинина чуточку поднялось: перспектива добиться официальной квалификации летчика все же оставалась. Немедленно засел за пресловутый КУЛП. Учил его три дня подряд, мысленно представляя, как надо действовать в воздухе.

И вот последовал вызов к Долгополову.

— В самолет, — неожиданно сказал он. — Программа полета та же, что и в прошлый раз.

Качалось, в голове у Вершинина все перемешалось. Однако, собрав волю, старался делать все на каждом этапе так, NBK говорилось в КУЛПе. Вырулил на старт. Строго по порядку поворачивая голову, он переносил взгляд туда, куда рекомендовалось КУЛПом. Наконец взлетели... Немалых усилий

потребовал весь полет — предельная внимательность, любое движение так, как предписывалось Курсом учебно-летной подготовки.

— Какие будут замечания? — спросил Вершинин после полета, вытянувшись по-строевому.

— Теперь дело другое, — одобрительно сказал Долгополов — Наверное, и сами убедились: все становится на свои места...

Когда программа переучивания подошла к концу, на Качу прибыла Государственная экзаменационная комиссии. Возглавлял ее комбриг Иванов, в свое время командовавший эскадрильей в Научно-испытательном институте, где ранее работал и Вершинин. И произошел тогда такой эпизод. В одном из полетов экипажи эскадрильи Иванова потеряли ориентировку. Вершинину поручили расследовать это летное происшествие; в результате комэск получил взыскание. А теперь он председатель Государственной комиссии, перед которой Вершинин держит экзамен на звание военного летчика.

Примерно через полчаса комбриг подошел к машине Вершинина. Константин Андреевич приготовился услышать вопросы, связанные с прежней службой в Научно-испытательном институте. Но комбриг коротко сказал:

— Помню вас. Садитесь в кабину. Запуская мотор, Вершинин спросил:

— Какое задание?

— В воздухе, — сухо ответил экзаменатор. Взлет, круг над аэродромом, выход в зону Вершинин выполнил чисто. После нескольких пилотажных фигур, сделанных тоже гладко, Иванов скомандовал:

— Два правых витка!

— Есть, — ответил Вершинин и тут же резко свалил машину в правый штопор. Ввод, энергичность штопора и вывод из этой фигуры получились безупречными. А проверяющий подал еще одну команду:

— На посадку, расчет из зоны. Вершинин посмотрел вниз: высоты хватит. Только бы никто не помешал на «коробочке» — во время полета над аэродромом, да и на самой посадке.

Круг левый. Последний разворот. Расчет удался! Р-5 приземлился точно у посадочного знака. Зарулили на стоянку, вышли из кабины. Минута, наступившая перед тем как должны были последовать замечания проверяющего, показалась Вершинину чуть ли не часом. И наконец:

— Все отлично. Поздравляю!

Сняв шлем и подставив лицо свежему ветру, дувшему с моря, Вершинин долго смотрел в раскинувшееся над головой синее

небо. Там, в солнечных глубинах, перед ним открывалась широкая дорога...

В канун суровых испытаний

Возвратившись с дипломом военного летчика, Константин Андреевич с еще большим успехом продолжал работать в должности комэска. Он освоил все типы самолетов, имевшиеся я эскадрилье, в том числе и двухмоторный бомбардировщик СБ. В августе 1938 года Вершинина назначили помощником начальника курсов по летной части. На этой должности Константин Андреевич старался как можно шире использовать для совершенствования слушателей опыт авиации но время боев в далекой Испании, на озере Хасан, на Халхин-Голе и Карельском перешейке.

Выпуск следовал за выпуском. Служебные успехи не могли не радовать Вершинина, получившего звание полковники. Но неожиданно служба омрачилась неприятным эпизодом.

Согласно плану авиационных учений была подготовлена группа самолетов к перелету в Москву. Руководитель метеослужбы заверил и начальника курсов, и Вершинина, что Погода на маршруте неплохая. Решили выпустить экипажи в воздух. И все же Вершинин предупредил летчиков: в случае уменьшения высоты облачности возвращаться на свой аэродром. Стал накрапывать дождь. Константин Андреевич предложил начальнику курсов вернуть экипажи, пока не поздно. Но метеоролог снова заверил: в районе Москвы погода хорошая.

Однако при подходе к столице условия полета резко ухудшились. Пять бомбардировщиков в пункт назначения не прибыли. Было от чего взволноваться! Вершинин полетел на поиски потерявшихся экипажей. Вскоре выяснилось: два приземлились благополучно, три потерпели аварии.

Эти летные происшествия стали горьким уроком. И хотя после обстоятельного разбора случившегося никаких претензий к Вершинину не предъявлялось, Константин Андреевич не переставал казнить себя за происшедшее, думал о том, как поставить дело, чтобы полностью исключить аварии. Став вскоре начальником курсов, Вершинин сделал заботу о безаварийности делом всего летного и технического состава. Напоминал о том ежедневно на командирских совещаниях и разборах полетов, на партийных собраниях, призывал эффективно внедрять опыт тех, кто летал без поломок и аварий.

Вершинин требовал от подчиненных безупречного следования всем правилам летной службы. Активную поддержку в этом оказывала ему партийная организация курсов. Коммунисты, возглавив в подразделениях социалистическое

соревнование за безаварийную летную службу, создали обстановку нетерпимости к любым отклонениям от требований уставов и наставлений.

Константин Андреевич считал, что в эскадрилье — основном летном подразделении курсов, где слушатели повышали квалификацию, — строгое следование уставным положениям необходимо вдвойне, втройне. Именно на курсах, во время учебных полетов у каждого слушателя, независимо от его стажа, должны вырабатываться четкое понимание требований летных правил, органическая потребность в их неукоснительном соблюдении. Начальник курсов при оценке успехов слушателей был тверд: любые нарушения дисциплины отражались на общем балле за летную подготовку.

Много внимания уделял Вершинин изучению слушателями авиационной техники, как отечественной, так и зарубежных стран. Сам с усердием инженера разбирался во всех особенностях бомбардировщиков и истребителей разных типов, ездил в Москву, посещал Научно-испытательный институт Военно-Воздушных Сил, родную «Жуковку», чтобы своевременно узнавать о последних новинках. Не случайно, когда прибыли пикировщики конструкции В. М. Петлякова — Пе-2, первые занятия по ним провел начальник курсов.

Так было и при поступлении штурмовика С. В. Ильюшина, скоростных истребителей А. С. Яковлева, А. И. Микояна и С. А Лавочкина. Все эти новые самолеты Вершинин представил личному составу курсов сам.

Творчески участвовал личный состав курсов и в разработке уставов бомбардировочной и истребительной авиации, Которыми определялись задачи, способы действий, боевые Порядки каждого вида Военно-Воздушных Сил. Многие Нсоюжения этих уставов проходили предварительную проверку на летно-тактических учениях, участниками которых были авиаподразделения курсов.

На курсах и застало К. А. Вершинина начало Великой Отечественной войны. Высшие летно-тактические курсы сразу превратились в своеобразную базу формирования полков, оснащаемых самолетами Пе-2 и СБ. График их подготовки Вершинин ввел фронтовой: четыре выпуска в месяц. К концу сентября 1941 года было сформировано и подготовлено к боевым действиям девять авиаполков. В разгар этой важной работы Константин Андреевич получил телеграмму из Москвы, начинавшуюся словами: «Немедленно прибыть...»

Что крылось за столь категорическим вызовом? Может быть, исполнится наконец его желание — на фронт?…

Вершинин тяжело переживал временные неудачи нашей

авиации, в первые дни войны попавшей на своих аэродромах под неожиданный удар воздушных армад врага. Вместе с тем не могли не радовать мужество, отвага, самопожертвование, проявляемые советскими летчиками в сражениях, развернувшихся от заполярных широт до Черноморья. Факелом бессмертия возгорелся в белорусском небе подвиг экипажа Николая Гастелло, обрушившего израненный бомбардировщик на вражеские войска. Первыми Героями Советского Союза в Великой Отечественной войне стали летчики-ленинградцы Михаил Жуков, Степан Здоровцев, Петр Харитонов. Зорко охраняли столицу Родины Москву от налетов гитлеровской авиации летчики частей противовоздушной обороны. Советские авиаторы храбро громили врага на Смоленщине, под Киевом, на Днестре, под Ленинградом и Одессой.

Туда, в гущу сражений, звало Вершинина его красноармейское сердце, пережившее бои гражданской войны. На фронт звал его и долг коммуниста, отчетливо понимавшего, какую опасность представляет для Родины гитлеровское нашествие.

И вот его настоятельные просьбы учтены: полковник К. А. Вершинин получил назначение командовать авиацией Южного фронта.

— Каким путем будете добираться? — спросил его начальник штаба Военно-Воздушных Сил.

— Надо бы залететь домой — сдать дела да и проститься с семьей...

— Не теряйте времени. Фронт ждет!

На южном направлении

Видавший виды транспортный Ли-2, стартовав из-под Воронежа, неторопливо, насколько позволяли не очень-то мощные моторы, шел маршрутом на юг. Внутри, на металлических скамейках, расположились офицеры 4-го штурмового авиаполка, эскадрильи которого, получив новые «ильюшины», начали перебазирование на Южный фронт, в район Гуляй-Поля. На брезентовых чехлах, поближе к пилотской кабине устроился полковник в черном кожаном реглане — новый командующий авиацией Южного фронта К. А. Вершинин. Рядом с ним — лейтенант с перевязанными руками.

— Где ранило? — спросил Вершинин.

— Лейтенант Николай Смурыгов, — назвался авиатор. — В четырнадцатом боевом вылете на Рославльском Шоссе подбили зенитки. Горел. Теперь снова в строй...

— Чей полк?

— Майора Гетьмана, товарищ командующий, — ответил пилот.

Вершинину невольно подумалось: силен «солдатский телеграф», еще и в должность вступить не успел, а уже величают...

Закрыв глаза, Константин Андреевич, казалось, задремал, а на самом деле он думал о том, что узнал в Москве: но Юго-Западном направлении обстановка сложилась очень неблагоприятная. Восточное Киева, как ему сказали, между Прилуками и Пирятином, гитлеровцы замкнули окружение нескольких наших общевойсковых соединений. В тяжелых боях погибло немало людей, в том числе и старших командиров. Сложное положение создалось и в полосе Южного фронта — его армии, героически сдерживая натиск противника, вынуждены отойти за Днепр. Одна из них. Отдельная Приморская, оказавшись в тылу врага, самоотверженно обороняла Одессу.

Прилетев в район боевых действий, Вершинин сразу же ознакомился с тем, как воевали соколы Южного фронта все сто минувших дней войны. Он узнал, что авиасоединения за это время произвели около 25 тысяч самолето-вылетов, нанесли врагу большой ущерб. Константину Андреевичу понравилось, как ярко рассказывал о подвигах авиаторов комиссар Военно-Воздушных Сил фронта В. И. Алексеев. Приятно было и то, что начальник штаба А. З. Устинов, офицеры штаба К. Н. Одинцов и Г. А. Дроздов не только доложили о боевых действиях, но и с гордостью называли имена многих отличившихся летчиков. Еще в

первые сутки войны комэск Афанасий Карманов сбил пять вражеских машин; командиры звеньев Алексей Мокляк и Самсон Андреев таранили фашистские самолеты. В оперативном отделе штаба хранились документы, из которых явствовало, что командиры наземных частей не раз благодарили за умелую поддержку с воздуха летчиков авиадивизий Д. П. Галунова и А. С. Осипенко, авиаполков Б. А. Рудакова, Ф. П. Котляра, В. П. Иванова и других командиров. Радиодепеши из осажденной врагом Одессы сообщали: там отважно сражаются, совершая по четыре-пять вылетов в день, авиаторы 69-го полка Л. Л. Шестакова.

Запомнив имена многих летчиков, действовавших храбро, умело, Вершинин вскоре познакомился с ними и лично. Несмотря на продолжавшийся отход наших войск, Константин Андреевич постарался побывать в каждом авиасоединении. Авиаторы сразу отметили простоту и уважительное отношение командующего к людям, умение прислушиваться к мнению других.

Вершинин мучительно обдумывал создавшуюся обстановку, не раз обсуждал ее с командирами и пришел к выводу, что при существующем господстве противника в воздухе нашим летчикам, хотя они и вылетали на боевые

задания по шесть — восемь раз в день, далеко не всегда удивилось ослаблять удары врага. Следовало мобильнее управлять частями, сосредоточить имеющиеся силы на решающих участках борьбы.

Необходимость такого подхода к планированию боевых действий Вершинин старался внушить офицерам штаба. Когда, например, воздушная разведка обнаружила понтонную переправу, наведенную противником через Днепр в районе Никополя, тут же возник вопрос о ее ликвидации. Представленная штабом плановая таблица боевого дня предусматривала эшелонированные налеты групп штурмовиком на эту переправу с раннего утра и до позднего вечера.

— А не лучше ли, — заметил Вершинин, — добиться успеха одним ударом?

Задачу поставили 4-му полку штурмовиков. Его действия остались на редкость эффективными. «Ильюшины», всем Полком, неожиданно появились над целью. Одни самолеты подавляли зенитные точки противника, другие нанесли меткий удар по понтонному мосту, третьи обрушили огонь ик скопившиеся автомашины с пехотой. В считанные минуты переправа была выведена из строя.

В первых же беседах с начальником штаба А. З. Устиновым, участником боев на Халхин-Голе, Вершинин выразил уверенность,

что коллектив штаба окажется надежным органом управления.

— Нам важно всегда так знать обстановку, чтобы в любую минуту можно было повлиять на ход боевых действий, — говорил Константин Андреевич, — каждое наше решение штаб должен быстро, оперативно и точно доводить до авиачастей.

Устинов, разделяя справедливые требования командующего, не мог не пожаловаться на то, что у авиаторов фронта нет своего узла связи. Аппараты на фронтовом узле предоставляются им для переговоров далеко не в Первую очередь, как того требует авиация — оружие стремительного действия.

— Постараемся поправить это дело, — пообещал Вершинин.

Дважды пришлось ему разговаривать на эту тему с командующим фронтом, даже поставить вопрос на Военном совете, пока не было наконец установлено железное правило: авиаторам аппараты связи предоставляли в первую очередь. Эпизод вроде и мелкий, а на самом деле имеющий принципиальное значение. Четкая связь штаба с авиачастями помогла летчикам занять должное место в боевом строю всех войск фронта. Авиация стала использоваться более целеустремленно, на главных направлениях, для ударов по решающим объектам.

Когда войска фашистского генерала фон Клейста стали развивать наступление, командующий Южным фронтом, бывший буденовец, генерал-полковник Я. Т. Черевиченко поставил перед летчиками задачу — «бить по танкам Клейста день и ночь». Все полки привлек тогда Вершинин к этому горячему делу. Три дня для ударов по врагу вылетали пикирующие Пе-2, ближние бомбардировщики Су-2, штурмовики Ил-2, а ночью — СБ. Активно действовали истребители. В итоге были уничтожены десятки вражеских танков, сотни автомашин. Наши наземные части искусно маневрировали. Но трудно было бы им сдержать натиск гитлеровцев, если бы не удары нашей авиации с воздуха. С радостью услышал Вершинин теплые слова командующего фронтом:

— Спасибо, Константин Андреевич. Сорвали твои соколы фашистский план окружения наших войск!

Аэродромная сеть Южного фронта раскинулась в ту пору на территории трех областей — Ворошиловградской, Донецкой и Ростовской. Расположившись здесь, авиачасти приводили себя в порядок, вели непрерывную разведку, при первой же возможности наносили удары по противнику.

Одному из авторов этих строк довелось тогда быть свидетелем такого эпизода. В течение нескольких дней штаб фронта заботило «исчезновение» крупной танковой группировки,

входившей в состав войск фон Клейста. Для нанесения контрудара следовало как можно скорее установить местонахождение «затерявшихся» танков.

Военные журналисты застали командующего авиацией фронта за разработкой задания на разведку.

Разве в такую погоду можно летать? За окном все белело от тумана, смешанного со снегом.

Всем нельзя, а ему можно, — показал командующий взглядом на вошедшего в помещение капитана. На армейской гимнастерке — никаких знаков отличия, кроме синенького значка парашютиста. Летчик четко доложил:

— К полету готов.

Скупость в словах, неторопливые движения подчеркиваем: ему свойственны скромность, непритязательность. Будет выполнено, — получив задачу, сказал авиатор.

Это был еще малоизвестный летчик-истребитель, будущий трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин.

Поиск вражеских танков оказался единоборством летчика с погодой. В снегопаде из поля зрения почти исчезал горизонт, грозила опасность обледенения самолета. Идя на малой высоте, разведчик до боли в глазах вглядывался припудренную снегом землю. И вот наконец краем глаза увидел нечто походившее на след гусениц. Гитлеровцы, конечно, слышали гул самолета, разрезавшего туман, но ни единым выстрелом не выдали себя. Наконец воздушный следопыт нашел их. В логу, в кустарниках, за стогами сена чернели коробки танков. Около двухсот!

За блестяще выполненный разведывательный полет Покрышкин по представлению Вершинина был удостоен первой награды — ордена Ленина. Командующий авиацией фронта угадал в нем незаурядного воздушного бойца, талантливого командира. Впоследствии им вместе довелось участвовать во многих операциях, в том числе и в Кубанской воздушной битве.

С улучшением погоды Вершинин распорядился поднять в воздух штурмовиков. Сначала во главе семерки «ильюшиных» полетел командир эскадрильи 4-го полка коммунист капитан Иванов. Удар ее был сокрушителен. Командование наземных войск попросило повторить налет. Теперь группу «илов» возглавил комсомолец лейтенант Николай Синяков. Константин Андреевич хорошо помнил озорную ребяческую внешность и по-взрослому серьезное отношение этого летчика к каждому заданию. Зная, что Синяков в воздухе, он ждал доклада командира полка о результатах полета.

Вечером тот сообщил: нелегко дался группе путь до цели. Гитлеровцы подняли «мессеры». Синяков, увидев вражеские

истребители, решил встретить их ударом в лоб. Этого гитлеровцы не любили и обычно отворачивали в сторону. Но на сей раз фашистские летчики продолжали идти встречным курсом. Синяков, сблизившись с врагом до 800 метров, открыл огонь по ведущему «мессеру». Тот, словно наткнувшись на препятствие, стал падать. Остальные самолеты противника ушли разворотами в разные стороны. Синякову и его товарищам удалось еще раз обрушить на противника огневую мощь своих «илов».

«Храбрый парень, надо поддержать его, — подумал Вершинин о Синякове, — отличный авиационный командир растет». Но через 10 дней Константин Андреевич с горечью узнал, что Николай Синяков погиб. Его самолет загорелся от попадания зенитного снаряда в бензобак. Отважный комсомолец направил горящий штурмовик в скопление вражеских грузовиков с боеприпасами. Сильнейший взрыв, столб огня стали салютом его мужественной гибели.

Ни смертельная опасность, ни ранения не останавливали боевой порыв летчиков. Решимость сражаться до конца умножала силы авиации фронта, которые были не столь уж велики. Увеличивала ее боевые возможности и инициатива командиров, стремление использовать каждый вылет с наибольшими результатами. Таково было непременное требование генерал-майора авиации К. А. Вершинина — это звание ему было присвоено 22 октября 1941 года.

Незадолго до праздника — 24-й годовщины Октября — командующий фронтом Я. Т. Черевиченко сообщил Вершинину, что задуман контрудар во фланг частям армии фон Хлгйста. Подготовка к операции ведется тщательно, Черевиченко попросил сообщить данные по каждому полку, до самолета. Вместе со своими соратниками — политработником Алексеевым, штабными офицерами Устиновым, Одинцовым и Дроздовым командующий авиацией фронта определил план боевых действий. В его распоряжении находилось тогда 204 исправных самолета. Больше всего бомбардировщиков — 119, истребителей — 72, штурмовиков мало — всего 13 машин. Для поддержки наступления этих сил недостаточно. Об этом Вершинин прямо сказал командующему фронтом, и тот попросил помощи от авиации Юго-Западного фронта. Такая поддержка была обещана.

Одновременно разрабатывались и мероприятия по партийно-политическому обеспечению предстоящей операции. В этой работе в центре внимания командующего, всех политработников был доклад, сделанный И. В. Сталиным в Москве на торжественном заседании, посвященном 24-й Годовщине Великого Октября, его речь, произнесенная на Традиционном

военном параде на Красной площади, параде, с которого войска шли прямо на подмосковные боевые рубежи.

Во всех партийных и комсомольских организациях авиачастей Южного фронта прошли собрания, на которых обсуждались задачи, стоящие перед авиаторами. С докладом на открытом партийном собрании в управлении военно-воздушных сил фронта выступил К. А. Вершинин.

Говоря о предстоящих боевых действиях, командующий особенно подчеркнул:

— Чем активнее и решительнее они будут тут, на южном направлении, тем большую помощь мы окажем войскам, мужественно защищающим сердце Родины Москву.

— Напрячь все силы, применить все знания во имя победы над врагом, — призывали другие ораторы.

Решения, принятые на этих партийных и комсомольских собраниях, были конкретными, деловыми. Они нацеливали авиаторов на успешное выполнение боевых заданий, способствовали укреплению наступательного духа воинов.

Острие удара наших войск нацеливалось на станицу Больше-Крепинскую, поэтому и направил сюда командующий авиацией фронта три четверти своих сил — 153 самолета. При поддержке авиации наземные части нашей 37-й армии продвинулись за день на 15–18 километров.

Вершинин ни днем, ни ночью не оставлял командного пункта, управляя действиями авиации. 22 ноября было произведено 250 самолето-вылетов, 23-го — 253. Уничтожены десятки танков, сотни автомашин, сбито 18 неприятельских самолетов. Концентрация усилий авиации на главном направлении помогла нашим частям занять Больше-Крепинскую, они вышли во фланг группы фон Клейста. Генерал А. И. Лопатин, командовавший 37-й армией, сообщил в штаб фронта: «Летный состав проявил исключительное мужество... Одно только появление наших самолетов над противником заставляло его прекращать огонь».

Воодушевленный удачным началом операции, Вершинин решил в ходе наступления еще активнее концентрировать свои силы на главном направлении. Устинов и Одинцов, одобряя эту мысль, предложили сосредоточить в полосе действий главного удара наших войск усилия почти всей авиации фронта. Командующий фронтом Я. Т. Черевиченко удивился:

— А сколько же вы, Константин Андреевич, оставите для поддержки с воздуха соседних соединений?

— Одиннадцать экипажей.

Черевиченко не сразу дал добро. Но Вершинин настаивал:

— Только при таком распределении сил можно удержать господство в воздухе на всем протяжении операции, способствовать достижению такой серьезной цели, как освобождение Ростова-на-Дону, разгром группы фон Клейст:

— Сколько самолетов останется в моем распоряжении? — спросил Черевиченко.

— Сто сорок один, — четко доложил Вершинин, еще раз подчеркивая, что все продумано в деталях.

— Ладно, быть посему, — согласился комфронтом.

27 ноября операция началась. Части 56-й армии, активно поддерживаемые с воздуха, уже утром следующего дня мнили южную окраину Ростова-на-Дону, а 29-го город был освобожден. Константин Андреевич, узнавший о поздравлении с победой, полученном от Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина, посоветовал комиссару Алексееву немедленно провести митинги в частях.

Авиаторам было чем гордиться: трудности развернувшейся операции они преодолели успешно. Несмотря на крайне неблагоприятную погоду — низкую облачность, туманы и снегопады, летчики нанесли врагу большой урон. В воздушных схватках противник потерял 61 самолет, и наши летчики — всего пять машин. Константин Андреевич с удовлетворением отмечал возросшее боевое мастерство истребителей.

Среди авиачастей, отличившихся в контрнаступлении под Ростовом-на-Дону, справедливо называли 4-й штурмовой авиационный полк. Незадолго до операции Вершинин поздравил личный состав полка с награждением орденом Ленина, а командира С. Г. Гетьмана — с присвоением ему звания Героя Советского Союза. В телеграмме командующему назывались имена еще тридцати двух авиаторов, награжденных орденами и медалями. Подписывая ее, Константин Андреевич с удовлетворением увидел и имя Николая Смурыгова — того летчика с обгоревшими руками, который петел тогда с ним на Ли-2 на Южный фронт.

Высоко оценил Вершинин и боевую инициативу летчика-истребителя Вадима Фадеева. Во время схватки в воздухе в его самолет угодил снаряд. Летчик сумел дотянуть машину до передовой. Вылез из кабины и видит: противник идет в атаку. Спрыгнув с крыла, летчик повел бойцов в контратаку. Тактически важная высота осталась в руках нашего подразделения.

Пока его «ястребок» доставляли с передовой на аэродром, Фадеев в паре с командиром звена А. Я. Новиковым вылетел на другой машине в разведку. После пролета сквозь огненную завесу Фадеев увидел всадника. «Связной, скачет с донесением», —

решил он и с разрешения ведущего снизился до столь малой высоты, что зарубил гитлеровца винтом самолета. После возвращения разведчиков Вершинин спросил летчика:

— Почему действовал именно винтом?

— Патроны берег для воздушного боя... И Николай Смурыгов, и Вадим Фадеев впоследствии стали Героями Советского Союза.

Новый, 1942 год Вершинин встретил в напряженной работе по подготовке еще одного наступления.

На южном крыле огромного советско-германского фронта боевые действия обеих сторон отличались большой активностью, и авиаторы под руководством Вершинина приобретали ценнейшие навыки борьбы за господство в воздухе.

И вновь Константин Андреевич задумчиво склонялся над оперативной картой. Стрелками на ней обозначены предполагаемые удары наших войск. Теперь у командующего авиацией фронта силы возросли — в его распоряжении 344 самолета. Поскольку главные события назревали на правом фланге, Константин Андреевич решил нацелить туда добрых две трети сил — 23 из имевшихся трех десятков полков. Но как обеспечить их действия? В первую очередь нужны аэродромы. А уже началась суровая зима, со снегопадами и морозами.

К командующему вошел генерал П. В. Каратаев, начальник тыла авиации фронта.

— Как со строительством аэродромов?

— К 12 января будут готовы. Но метели все заносят...

Очищать взлетно-посадочные полосы, — категорически потребовал Вершинин.

— Сил не хватит.

— Гражданское население привлеките. Люди ведь Нанимают, для чего мы летаем...

Действительно, взлетно-посадочные полосы заносило Пургой так, что не только солдаты, но и женщины, и деды из местного населения, пришедшие на помощь авиаторам, не спали сутками, чтобы убрать снег.

Операция началась 18 января. Наши летчики бомбили объекты врага непосредственно в 200–300 метрах от своей пехоты. Это резко повысило эффективность авиационных Ударов при прорыве вражеской обороны.

На столе Вершинина — телеграммы, телеграммы, телеграммы. Иные, с резолюциями, он тут же отправлял в штаб. Некоторые складывал отдельно. Это — отклики из войск.

«Во время атаки 24 января вашими истребителями был сбит вражеский самолет, который корректировал артогонь. Жму руку и обнимаю летчиков, выполнивших эту боевую задачу», —

говорилось в депеше командира артиллеристов. «На всю жизнь остался доволен действиями авиации в районе Андреевки. После ее налета вражеская пехота отошла на юг», — сообщал начальник штаба 5-го кавкорпуса.

«Работа авиации за 25 января 1942 года прекрасна», — резюмировал штаб 2-го кавкорпуса.

Читая эти депеши, Вершинин и не думал обольщаться достигнутым. Его волновало, что гитлеровцы ввели в действие новую модификацию своего истребителя — Ме-109ф, превосходившую по летным качествам прежние вражеские самолеты.

Вошел Алексеев, только что прибывший из поездки к истребителям.

— Надо бы накоротке собрать опытных воздушных бойцов, чтобы они рассказали, как лучше бить гитлеровскую новинку, — предложил Вершинин.

— Совершенно неотложное дело, — поддержал политработник, — я уже говорил об этом с командиром полка Давидковым. Его летчики уже открыли боевой счет по этим 109-ф.

Такое совещание летчиков-истребителей вскоре состоялось. На нем были выработаны рекомендации, как лучше действовать против модернизированных «мессеров». И это хорошо помогло нашим летчикам в последующих боях.

Наступление войск фронта по ряду причин приостановилось. За неполные две недели авиаторы выполнили днем 1523 вылета, ночью — 304. Это число — 304 — Вершинин обвел в сводке красным карандашом. Во всемерном увеличении ночных действий с воздуха он усматривал новые возможности активнее громить врага.

В первомайские дни сорок второго года, необычно для южных мест ветреные и холодные, К. А. Вершинин вместе, с В. И. Алексеевым прилетел на полевую посадочную площадку полка, которым командовал С. Г. Гетьман, — теперь полк получил наименование 7-го гвардейского. Неподалеку от земляных капониров, в которых стояли «ильюшины», поэскадрильно выстроились летчики, техники, оружейники, все авиаспециалисты. Из штабной землянки вынесли гвардейское знамя. В знаменосце, шагавшем вдоль строя, Вершинин узнал Николая Смурыгова. Летчик высоко поднимал алое полотнище, развеваемое порывистым ветром. Рядом — ассистенты у знамени: Константин Дремлюк и Иван Радецкий.

Впервые довелось Константину Андреевичу вручать гвардейское знамя. Вершинин провел среди летчиков-

штурмовиков весь день, и долго не покидало его приподнятое настроение. Растрогал торжественный ритуал, с которым полк принимал гвардейское знамя. Каждый воин вслед за командиром подходил к алому стягу и, сняв пилотку и преклонив колено, целовал край полотнища. А потом звучала клятва — всегда быть достойным звания советского гвардейца.

На этом аэродроме командующий познакомился и обстоятельно побеседовал с Василием Емельяненко, Ильей Мосьпановым, Николаем Зубом — впоследствии Героями Советского Союза, со многими другими летчиками и техниками. О чем беседовали? Конечно же прежде всего как дальше бить врага, как лучше использовать в боях оружие, которым народ щедро снабжает своих авиаторов. Разговор шел профессиональный: высоты полета, маневр при ударе по целям, боевые порядки, сопровождение истребителями. По всему чувствовалось — и это было созвучно мыслям Вершинина: гвардейцы настойчиво ищут пути совершенствования боевого мастерства, стараются внести в повседневную практику все новое, что рождается в ходе боев, острое тактическое мышление летчиков.

Во второй половине дня, перед торжественным обедом, устроенным в уцелевшем совхозном здании, гвардейцам вручали боевые награды. Вершинину вновь было приятно дважды назвать имя летчика-знаменщика Николая Смурыгина и положить в его широкую, со следами ожогов ладонь ордена Красного Знамени и Красной Звезды. Часом позднее, прикрепив их к гимнастерке, авиатор бережно принял из рук политработника В. И. Алексеева красную книжечку партийного билета. И как же тепло стало на душе Константина Андреевича, когда он увидел вспыхнувшее радостью лицо летчика!

В дни относительного затишья Вершинин многое переосмыслил из практики управления авиацией фронта. Ему представлялось ненормальным положение, когда значительная ее часть оказывалась подчиненной командующим общевойсковыми армиями. Все силы должны находиться и одних руках, считал Константин Андреевич, чтобы оперативно перенацеливать их с одних участков на другие.

О своей идее сосредоточения авиации Вершинин не раз говорил с новым командующим Южным фронтом генералом Р. Я. Малиновским, человеком вдумчивым, спокойного, уравновешенного характера. У Константина Андреевича с комфронтом установились добрые, деловые отношения. Малиновский полностью разделял мнение о том, что авиационные силы следует применять по единому плану. При

постановке боевых задач он не допускал распыления усилий авиачастей фронта, был сторонником массированных ударов с воздуха на решающих направлениях.

То, что волновало Вершинина, безусловно, обсуждалось и на других фронтах. Нельзя дальше допускать, чтобы у авиации были разные «хозяева» — командующие общевойсковыми армиями и командующие военно-воздушными силами фронтов. Это затрудняло управление авиачастями, снижало их маневренные возможности, эффективность боевых действий.

Вскоре после разгрома гитлеровцев под Москвой и Ростовом-на-Дону было утверждено создание авиационных объединений нового типа — воздушных армий. В выписке из приказа Народного комиссара обороны СССР И. В. Сталина от 7 мая 1942 года, переданной из Москвы, Вершинин прочел: «В целях наращивания ударной силы авиации и успешного применения массированных авиаударов объединить авиационные силы Южного фронта в единую воздушную армию, присвоив ей наименование 4-й воздушной армии... Командующего ВВС Южного фронта генерал-майора авиации К. А. Вершинина назначить командующим 4-й воздушной армией, утвердив его одновременно членом Военного совета и заместителем командующего Южным фронтом по авиации...»

— Поздравляю, — сказал Родион Яковлевич Малиновский новому командарму, — и побыстрее создавайте штаб, налаживайте управление. Снова становится неспокойно — и на земле, и в воздухе...

Вершинин пристально следил за тревожными событиями в Крыму. Сконцентрировав крупные силы танков, авиации и пехоты, гитлеровцы нанесли сильный удар по советским войскам, оборонявшимся на Керченском полуострове. В результате им пришлось эвакуироваться на Тамань. Ухудшилось положение защитников Севастополя, на позиции которых враг повел третье по счету развернутое наступление. А через несколько дней, в середине мая, сильному удару механизированной группировки врага подверглись войска 9-й армии Южного фронта.

В сложной обстановке началась работа по созданию боеспособного организма воздушной армии. Ежедневно перед ее командованием — К. А. Вершининым, комиссаром, а затем заместителем командарма по политической части В, И. Алексеевым и начальником штаба А. З. Устиновым — возникали десятки вопросов, которые следовало решать и вдумчиво и быстро. Отражение воздушных налетов врага, удары по его войскам и аэродромам, организация базирования частей, ремонт боевой техники и многое другое требовали неустанного

внимания.

Вершинин, как правило, брал на себя самую насущную работу. Если судить по составу 4-й воздушной армии, то сила ее велика: шесть дивизий. 216-я, 217-я и 229-я истребительные, которыми командовали В. И. Шевченко, Д. П. Галунов и П. Г. Степанович, 230-я штурмовая, возглавляемая С. Г. Гетьманом, 219-я бомбардировочная — командир И. Т. Батыгин и 218-я ночная бомбардировочная — ею командовал Д. Д. Попов. Кроме того, в состав армии входило семь отдельных авиаполков. Но Вершинин-то знал, что все соединения и части испытывали острый недостаток в самолетах — их было вдвое меньше, чем летного состава. Каждая машина на счету! Поэтому командующий армией и обратил особое внимание на улучшение технического обслуживания материальной части, ускорение ремонта поврежденных самолетов. Вместе с главным инженером армии П. В. Родимовым он выезжал в части, встречался с летчиками, инженерами, техниками, стараясь глубже вникнуть в их нужды, помочь в преодолении трудностей. Частенько наведывался и в 44-е подвижные авиаремонтные мастерские, специалисты которых, руководимые Ф. С. Бабуцким, решали первоочередную задачу — возвращали в строй поврежденные самолеты.

Постепенно крепли «крылья» фронта. К середине мая на графике кривая самолетного парка 4-й воздушной, находившегося в боеготовном состоянии, перевалила за триста единиц. Конечно, это было не только результатом ускорения ремонта — воздушная армия получала новую технику с заводов.

В первую военную зиму отечественная авиапромышленность сумела наладить крупносерийное производство истребителей Як-1, бомбардировщиков Пе-2, штурмовиков Ил-2. Готовились к серийному производству и другие машины, спроектированные в конструкторских бюро А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина и А. Н. Туполева. Вершинин глубоко ощущал нехватку более современной техники, на вопросы авиаторов, когда же поступят новые, скоростные машины, отвечал откровенно, многого не обещал.

— Наша промышленность, перебазированная на восток, еще не набрала должных темпов, — объяснял командующий. — Но новые машины строятся, не за горами день их появления в боевом строю.

Каждому самолету Константин Андреевич радовался как подарку фронту от тружеников тыла. Когда прибыли 37 скоростных истребителей, он сам их осмотрел, посидел в кабинах, ознакомился с летно-техническими данными машин.

— Теперь повоюем с «мессерами», — сказал он, похлопывая

ладонью по плоскости «яка».

Однако радость оказалась преждевременной. Новые истребители пришлось передать Юго-Западному фронту. И остались у Вершинина опять главным образом старые знакомцы: И-16, И-153, СБ, Р-5, Су-2. На самолетах этих типов летчикам пришлось участвовать и в наступательной операции под Харьковом. Она началась успешно, но у противника оказались силы, подготовленные для контрудара. Советское командование приняло решение перейти к обороне.

Первую годовщину Великой Отечественной авиаторы встретили в боях. Командиры и политработники, партийные и комсомольские активисты в беседах с воинами разъясняли опубликованные в печати и переданные по радио «Политические и военные итоги года Отечественной войны». Это был весьма важный документ. По совету К. А. Вершинина политотдел армии вместе с работниками штаба подготовил для пропагандистов и агитаторов обширный материал об итогах боевых действий авиаторов на Южном фронте за минувшие 12 месяцев, о мужестве и героизме летчиков и штурманов, о самоотверженном ратном труде технического состава, воинов всех наземных служб, обеспечивавших боевые вылеты. Командарм-4, когда были подготовлены эти материалы, встретился с работниками политотдела, обстоятельно побеседовал с ними перед выездом в авиачасти, посоветовал, на что надо прежде всего обратить внимание в пропаганде лучших примеров боевой отваги фронтовиков, передовой роли авиаторов-коммунистов.

А тем временем события на фронте активизировались. Для большей эффективности в уничтожении вражеских войск Вершинин решил чередовать дневные и ночные удары, чтобы изматывать гитлеровцев. Силы ночных бомбардировщиков армии возросли: на фронт прибыл уникальный авиационный полк — девушки, летавшие на По-2.

Как только полк прибыл в аэродромный район 4-й воздушной, его командир Евдокия Бершанская и руководитель формирования столь необычной части Герой Советского Союза Марина Раскова вылетели в штаб армии. Встретили их радушно. В ожидании командующего, задержавшегося на полевом аэродроме, завязалась беседа. Работники штаба интересовались уровнем подготовки полка, готовностью к выполнению заданий. Офицеры-женщины подтвердили: полк представляет собой боевую единицу, летчицы от летчиков не отстанут...

Приятно слышать, — улыбаясь, говорили собеседники. Однако за их вежливостью угадывалось сомнение.

Прилетев в штаб, Вершинин тотчас принял М. М. Раскову и Е.

Д. Бершанскую, расспросил, как прошел перелет на фронт, в каком состоянии полк, поинтересовался документами, которые характеризовали подготовку летчиков, штурманов, техников, вооруженцев. Бершанская развернула рулон ватманской бумаги, на котором были отображены итоги инспекторской проверки экипажей.

— Да тут чтения хватит на сутки, — улыбнулся командарм и, просматривая материал, задавал новые и новые вопросы. Летали ли девушки в лучах прожекторов? Могут ли приземлять машины при ограниченном освещении? Летали ли с полной нагрузкой? Позднее по указанию Вершинина для полка была выработана наиболее приемлемая тактика действий: наносить удары ночью, на каждую цель наряжать по два самолета — один экипаж бомбит, другой подавляет зенитные точки.

И дело пошло. Бывали ночи, когда экипажи женского полка делали по пять боевых вылетов. Задания приходилось выполнять в условиях сильного противодействия зенитной артиллерии, частого ослепления прожекторами. Каждая летчица вела личный боевой счет. Вера Велик разбомбила вражескую переправу, Таня Сумарокова уничтожила огневую точку, Дуся Пасько — склад боеприпасов, Нина Ульяненко — склад горючего, Полина Гельман вывела из строя вражеский прожектор... От наземных войск часто поступали донесения о метких ударах экипажей По-2. За успешные боевые действия женский полк неоднократно получал благодарности от командования. И наконец пришел солнечный осенний день, когда Вершинин вручил первые боевые ордена сорока летчицам, штурманам, техникам полка. Сердечно поздравляя награжденных, он сказал:

— Вы самые красивые в мире, потому что красота ваша — в том душевном порыве, с которым ведете борьбу за счастье и свободу Родины. Ратный труд ваш сложен и опасен, но благороден. Спасибо вам, дорогие сестры!

Тучи над Кавказом

В июне 1942 года Южный фронт, протянувшись на 250 километров от Красного Лимана до Азовского моря, оборонял дна важнейших направления — на Ворошиловград и Ростов-ни-Дону. Вершинин, как и другие командармы, знал, что враг замышляет широкое наступление на всем южном крыле советско-германского театра военных действий. Об этом, в частности, свидетельствовало и то, что гитлеровцы сосредоточили здесь для поддержки танковых, механизированных и пехотных соединений более половины своей боевой авиации.

Тяжелые испытания для авиаторов, всех бойцов Южного фронта начались в первых числах июля, когда противник пал наступать. С какой горечью смотрел командарм-4 на нескончаемые вереницы беженцев, двигавшихся мимо полевых аэродромов. Всюду горели созревавшие хлеба. По обочинам дорог брели стада колхозных коров. Полыхали пожарами села. Всюду горе, народное горе...

Трудно приходилось 4-й воздушной армии. На новых местах, куда перебазировывались части, не было ни подготовленных аэродромов, ни материальных запасов. Летный Состав сражался на пределе человеческих возможностей. И Вершинин, и офицеры штаба не отдыхали по многу суток. Они вылетали в части, уточняли задания, помогали командирам налаживать боевые действия. Вылеты на полевые аэродромы далеко не всегда оказывались безопасными — противник наседал, то и дело прорываясь через боевые порядки поредевших стрелковых дивизий в наши ближние войсковые тылы.

Как-то раз Вершинин прилетел на аэродром, где базировались истребители, и вместе с адъютантом капитаном В. Полетаевым направился на командный пункт. Пока в вырытой наспех землянке шел разговор о результатах последних боев, о новых заданиях, раздался сигнал тревоги. Полетаев, сбежав по дощатым ступенькам в землянку, выдохнул:

— Танки!..

Вершинин торопливо вышел. Действительно, неподалеку от посадочной площадки двигалась колонна бронированных машин с белыми крестами на бортах.

Тут же дали команду на взлет. А гитлеровские танки, развернувшись в сторону аэродрома, открыли огонь. Связной По-2, на котором прилетел командарм, загорелся. Пришлось Вершинину выходить из-под удара противника на счастливо подвернувшейся полуторке. Хорошо, проселок оказался

наезженным: быстро вырвались из-под огня...

Остро переживая отступление, Константин Андреевич прилагал все силы к тому, чтобы не потерять управление частями. Иным из них приходилось, взлетев на боевое задание, возвращаться не на свой аэродром, вплотную к которому уже подходил противник, а на запасную посадочную площадку. А там далеко не всегда и далеко не все оказывалось готовым к приему самолетов, их обслуживанию, обеспечению летного состава пищей, ночлегом. В таких условиях, когда и штабы, и части, и тылы в непрерывном движении, рассчитывать на бесперебойную связь по телефону и телеграфу нельзя. И Вершинин распорядился: закрепить офицеров штаба за соединениями. Находясь с необходимыми оперативными документами на радиостанции, они сообщали, какой помощи ждут от авиаторов наземные войска. Кроме того, было организовано систематическое курсирование самолетов По-2 между штабами авиачастей. Это дало командарму возможность все время знать, как складывается обстановка в районе аэродромного базирования.

По вечерам, когда накал боевого дня несколько спадал, Вершинин вместе с начальником штаба Устиновым и начальником тыла Каратаевым склонялись над оперативной картой. Исходя из указаний командующего фронтом, они определяли задачи каждой части, предусматривали аэродромный маневр, планировали материальное обеспечение боевых действий. Куда и какие батальоны аэродромного обслуживания направить еще ночью? Куда, сколько и к никому сроку подвезти горючее и боеприпасы? Где обеспечить питание летного состава? Многими вопросами служим тыла Вершинин занимался с такой же обстоятельностью, ник и организацией боевой деятельности. Он хорошо понимал, что в создавшейся сложной, изменчивой обстановке его внимание как командующего армией должно быть обращено именно на этот участок службы.

Когда гитлеровцы, прорвав фронт, оказались в тылу наших войск и продолжили движение на восток, Вершинин собрал ремонтников:

— В связи с быстрым продвижением противника создалось угрожающее положение, — сказал он. — Нужно принять срочные меры к эвакуации мастерских, сохранению материальных ценностей и, самое главное, личного состава.

Верный испытанному методу: перед тем, как принять решение, выслушать мнение специалистов, командарм предложил всем высказаться. Главный инженер Родимов, начальник тыла Каратаев, начальник отдела ремонта Антонов высказали соображения о том, как лучше вывести мастерские и

неисправные самолеты из-под удара противника.

Вечером Вершинин подписал приказ, выполняя который ремонтники, что называется, из-под носа наступавших гитлеровцев увели четыре мастерские.

С особой тревогой следил командарм за отводом в безопасное место самой крупной ремонтной базы армии — 59 ПАМ. Под бомбежкой специалистам удалось отправить оборудование в Сталинград. А что делать с самолетами? Среди них «илы» с неисправными моторами. Летчики-испытатели взялись перегнать штурмовики на тыловую базу. Вершинин разрешил рискованный перелет и, пока не сообщили, что все самолеты приземлились, немало поволновался...

Штаб воздушной армии, находясь на колесах, непрерывно менял место своего расположения. Но управление частями сохранялось, летчики наносили противнику немалый урон. Вершинин отмечал: хотя и приходится отступать, авиаторы бьют врага искуснее, чем в прошлом году. Лучше стала боевая техника, возросло мастерство воздушных бойцов. С большим удовлетворением узнал он о том, как истребители 131-го полка стали более эффективно защищать свои бомбардировщики.

В этом полку, получившем новые самолеты ЛАГГ-3, произошел такой эпизод. Шесть истребителей, возглавляемых лейтенантом Филиппом Яровым, сопровождали группу бомбардировщиков, наносивших удар по войскам противника южнее Ростова-на-Дону. При возвращении с задания наши самолеты атаковала стая «мессершмиттов». Им удалось отсечь истребителей сопровождения от бомбардировщиков. Но не всех: Яровой остался с бомбардировщиками. И когда их атаковала вторая группа «мессершмиттов», вступил в бой с пятью фашистскими летчиками. Лейтенант, бросившись в лобовую атаку, сбил одного «мессера». Искусно маневрируя, он не допускал врага к бомбардировщикам. А в это время его пятерка ЛАГГов продолжала драться с первой группой фашистских самолетов.

Два клубка сражавшихся истребителей как бы катились по небу за бомбардировщиками, державшимися в сомкнутом строю. Яровой сбил еще один вражеский самолет. Наши бомбардировщики уже начали заходить на посадку, а «мессеры» все еще старались подобраться к ним. Хотя на машине Ярового кончились боеприпасы, он не выходил из боя и, имитируя атаки, прикрывал свои самолеты.

По представлению командарма-4 отважному истребителю было присвоено звание Героя Советского Союза.

Какой урон наши летчики наносили врагу, можно судить хотя

бы по результатам полетов Героя Советского Союза Ильи Мосьпанова, с которым командарм познакомился еще при вручении полку штурмовиков гвардейского знамени. И штабе подсчитали: за 69 боевых вылетов на «ильюшине» этот авиатор уничтожил 21 самолет противника — не меньше опытного истребителя! Кроме этого на счету летчика были 33 танка, 140 автомашин с пехотой, много других пораженных его огнем наземных целей.

Но всего год провоевал этот подлинный рыцарь неба. 25 июля 1942 года он погиб. Командарм позаботился о том, чтобы Илья Мосьпанов был навечно зачислен в списки личного состава 1-й эскадрильи 7-го гвардейского полка.

Героические дела Филиппа Ярового, Ильи Мосьпанова, Александра Покрышкина, многих других летчиков командарм ставил в пример всем авиаторам 4-й воздушной и при разъяснении полученного в войсках приказа Наркома обороны СССР И. В. Сталина за № 227. В этом документе подчеркивалась серьезность положения на южном крыле советско-германского фронта: «Пора кончить отступление, — говорилось в приказе. — Ни шагу назад! Таким теперь должен быть наш главный призыв. Надо упорно, до последней капли крови защищать каждую позицию, каждый метр советской территории, цепляться за каждый клочок советской земли и отстаивать его до последней возможности».

В конце лета 1942 года, когда войска противника на Широком участке вышли к Дону, командующий фронтом Р, Я. Малиновский вызвал Вершинина, чтобы ознакомить его с директивой Ставки Верховного Главнокомандования. И ней говорилось о том, что враг намеревается навести понтонные мосты через Дон, и нашим войскам предписывалось разрушать их ударами артиллерии и авиации.

— Задача одна, — сказал Малиновский. — По местам, где противник наводит переправы, бить днем и ночью!

В помощь армии Вершинина выделялись части 5-й воздушной армии, авиация Черноморского флота. Ежедневно Константин Андреевич докладывал о результатах ударов Но переправам командующему фронтом, а тот — в Генеральный штаб: столь важной считалась эта задача, выполни которую наши бомбардировщики и штурмовики ежесуточно производили сотни боевых вылетов.

Тем временем Ставка Верховного Главнокомандования образовала Северо-Кавказский фронт, назначила командующим его войсками Маршала Советского Союза С. М. Буденного. Части, входившие в прежний Южный фронт, составили Донскую

оперативную группу, во главе которой остался Р. Я. Малиновский, будучи заместителем командующего Северо-Кавказским фронтом. Другой заместители комфронтом, Я. Т. Черевиченко, возглавил Приморскую оперативную группу, сражавшуюся на Кубани. 4-й воздушной армии было приказано поддерживать соединения Донской группы войск.

С. М. Буденный вскоре прибыл на командный пункт этой группы. В беседе с генералами и офицерами он напомнил требования приказа № 227, подчеркнул важность доведения его до сознания каждого бойца.

То была первая встреча Вершинина с легендарным полководцем гражданской войны. Константин Андреевич многое слышал о Буденном, знал, что, когда он учился в академии имени М. В. Фрунзе, будучи старшиной особой группы слушателей, сумел также успешно освоить специальности танкиста и авиатора: научился водить танк и прошел курс полетов на Р-1 в качестве летчика-наблюдателя. Командарму-4 импонировало, что сюда, в Донскую группу войск, Буденный прилетел на связном По-2.

И во время Великой Отечественной, и в мирную пору они встречались не раз как по службе, так и в дружеской обстановке, но та, первая, знойным летом сорок второго, на Ставропольщине, особенно запомнилась Вершинину. И, наверное, прежде всего потому, что одно только появление в войсках широко известного героя гражданской войны, человека, лично знавшего В. И. Ленина, вызывало у воинов прилив сил, вселяло уверенность в успехе борьбы с врагом.

Тогда Семен Михайлович Буденный провел с военачальниками Донской группы войск несколько часов, поставил перед каждым четкие задачи. 4-й воздушной, располагавшей немногим более чем сотней самолетов, вменялось бомбардировочными и штурмовыми ударами максимально задерживать наступление противника, снижать темпы его продвижения.

Борьба с танковыми и механизированными колоннами врага осуществлялась в основном по данным воздушной разведки. Практически только она позволяла своевременно соредотачивать ограниченные силы авиации для действий на наиболее угрожающим группировкам противника.

Бои продолжались. Враг рвался на Кавказ, к Грозному и Орджоникидзе, к Военно-Грузинской дороге. На этом направлении сражались части вновь созданной Северной группы войск Закавказского фронта. Ее возглавлял генерал И. И. Масленников. 4-я воздушная поддерживала эту группу.

Многое в успехе действий авиации решала оперативность, доведенная Вершининым до высокого уровня. Когда воздушные разведчики засекли в лесу западнее Прохладного появление противника, туда немедленно были направлены бомбардировщики и штурмовики. Так же оперативно Константин Андреевич организовал налеты на обнаруженные с воздуха 2 тысячи автомашин с пехотой и 300 танков. Три дня авиаторы громили скопление врага.

23 августа Военный совет Северной группы Закавказского фронта отметил, что «благодаря эффективным боевым действиям нашей авиации противнику не удалось с ходу «хватить Нальчик, а 37-я армия получила возможность Привести себя в порядок и перейти к активной обороне».

В начале сентября оборона Кавказа вступила в новую фазу. Наши войска, отражавшие попытки врага прорваться через Главный Кавказский хребет, поддерживались двумя воздушными армиями — 4-й и 5-й. На побережье с ними Взаимодействовали авиачасти Черноморского флота. Координировать действия всей авиации, находившейся на этом направлении, было поручено Вершинину, назначенному командующим военно-воздушными силами Закавказской фронта. Вступая в новую должность, он передал командование 4-й воздушной своему прежнему заместителю — Н. Ф. Науменко.

За последнее время они хорошо сработались. Науменко относился к той же группе авиационных командиров, что и Вершинин, — пришел на летную службу из сухопутные войск; до начала Великой Отечественной командовал авиа отрядом, эскадрильей, бригадой. Вершинин впервые познакомился с ним как слушателем Высших летно-тактических курсов. На юге они встретились после сражения под Моек вой, в котором Науменко руководил авиацией Западного фронта.

Вершинину по душе пришелся бодро настроенный, инициативный командир. Нравилось его постоянное стремлении, к поискам нового в воздушной тактике, в использовании боевой техники. Экспериментаторская жилка, объединяющая обоих авиационных начальников, привела однажды к мысли о том, что путем исследовательских полетов на трофейных машинах можно найти новые тактические приемы борьбы в воздухе. На тот аэродром, где находились два трофейных «мессершмитта», направили летчиков-истребителей, людей вдумчивых, интересующихся новым. Среди них оказался и Александр Покрышкин, отличившийся еще в боях под Ростовом-на-Дону.

Летчики провели серию полетов на «мессерах», в том числе и учебные бои с «яковлевыми». Вечерами авиаторы усаживались за

расчеты, составляя выразительные графики-характеристики поведения тех и других машин при выполнении боевого маневра. Когда Науменко показал командующему ряд рекомендаций, которым, по мнению летчиков-истребителей, надо бы следовать при встречах с «мессершмиттами», Вершинин тут же распорядился разослать эти рекомендации во все истребительные полки.

— И пусть летчики, которые разработали эти маневры, — сказал он, — тоже побывают в полках, расскажут, как летали на «мессерах».

Словом, Николай Федорович Науменко был своего рода привой рукой Вершинина во многих вопросах. И командарм, убывая к новому месту службы, с легким сердцем передавал ему руководство 4-й воздушной.

В труднейших условиях горной войны, в которых оказались летчики, сражавшиеся ранее в украинских, донских и сельских степях, было проявлено много находчивости, боевой инициативы, творчества, найдено много нового в тактике боевых действий.

Вершинин призывал авиаторов как можно искуснее использовать возможности устаревших к тому времени самолетов И-16 и И-153 для ударов по наземным целям. Случалось, что полеты на этих машинах оказывались единственным средством поражения различных объектов, расположенных на склонах гор или в ущельях. Малоскоростные, но высокоманевренные «ишачки» и «чайки» своим огнем буквально «выкуривали» противника из лощин, а вражеские истребители, обладавшие большим радиусом разворота, не могли атаковывать наши самолеты.

Вершинин принял немало своеобразных решений при управлении действиями авиации в горах. Когда гитлеровцы попытались прорваться через Терский хребет в долину Алхан-Чурт, он предложил вынести вспомогательный пункт управления на одну из гор, с которой просматривалась целина Терека. Оттуда авианаводчики указывали экипажам цели.

— В те дни гитлеровцы, — вспоминал впоследствии К. А. Вершинин, — сосредоточив до сотни танков, пытались преодолеть Терский хребет в районе Вознесенской. Танки уже начали взбираться на склоны хребта, создавалась реальная угроза прорыва. На борьбу с противником были брошены все силы 4-й воздушной армии. Наши штурмовики Ил-2, истребители И-16 и ЛАГГ-3 в упор расстреливали И поджигали вражеские танки, вызывая восхищение бойцов 9-й армии, принявшей на себя удар группировки противника.

Управление ударами с воздуха в районе Терского хребта

явилось одним из первых опытов подобного руководства массированными действиями авиации, широко примененного затем на других фронтах. Тогда же, осенью сорок второго, это значительно содействовало успеху наших войск, стойко удерживавших свои позиции под Грозным и Орджоникидзе и южнее, под Туапсе, где соединения Черноморской группы поддерживали авиаторы 5-й воздушной армии под командованием С. К. Горюнова. Часто связываясь с ним по телефону или телеграфу, а то и прилетая на аэродромы, оборудованные в горных ущельях, выходивших к морю, и Вершинин все время был в курсе трудностей, испытываемых этой армией. Несмотря на малочисленность самолетного парка, ограниченные возможности аэродромного маневра сложную метеорологическую обстановку и превосходстве противника в воздухе, 5-я воздушная в октябре — декабрей сорок второго выполнила много важных заданий, уничтожила около полутора сотен фашистских самолетов.

В штабе командующего авиацией фронта четко учитывались результаты боевых действий. В общей сложности к концу 1942 года летчики 4-й и 5-й воздушных армии произвели более 52 тысяч самолето-вылетов. Сюда, н, Кавказ, как бы доносился гул великой битвы, гремевшей на берегах Волги, под Сталинградом. Вершинин, офицер штаба, политработники, часто бывая на полевых аэродромах, призывали авиаторов к тому, чтобы каждый боевой вылет как можно лучше способствовал обороне войск, героически сдерживавших натиск гитлеровцев.

— Нам трудно, — говорил Константин Андреевич, — но там, на Волге, в десятки раз труднее. Значит, чтобы помочь Сталинграду, мы должны сражаться в десятки раз лучше. Хотя фашисты и присылают на наш фронт части с громкими названиями, бить их надо по пословице: не смотри на кличку, а смотри на птичку...

Со временем перед авиацией Закавказского фронта назрели новые задачи. Окружение более чем трехсоттысячной группировки врага под Сталинградом кардинально изменило обстановку на всех участках борьбы.

Развернулась подготовка к наступлению и на Закавказском фронте. В его воздушные армии из тыла страны прибыли девять авиаполков. Теперь в распоряжении командующего вместе с авиачастями Черноморского флота насчитывалось более 800 боевых машин. По тому времени — мощный авиационный кулак, удары которого следовало тщательно спланировать. И когда в январе сорок третьего развернулись наступательные действия обеих оперативных групп фронта — Северной и Черноморской,

летчики «казали существенную поддержку войскам.

Наступление потребовало от авиаторов особого настроя, новой тактики. Вершинин чутко уловил это. В своей директиве он требовал: необходимо в корне менять психологию летного состава. Переходить от оборонительных боев в воздухе к наступательным. Дать летчикам инициативу в выборе тактических приемов. Боевые порядки истребителей строить на основе свободного маневра. Шире использовать «свободную охоту». В наступающие механизированные и кавалерийские соединения стали посылать авиационных представителей, которые организовывали взаимодействие авиации с поисками на поле боя. Рождался новый метод их эффективной поддержки с воздуха.

В штабы и политотделы воздушных армий, к командующему авиацией фронта стали приходить телеграммы, в которых командиры общевойсковых соединений благодарили w поддержку с воздуха. Весьма характерна, например, депеша, присланная командиром Кубанского кавкорпуса И. Я. Кириченко авиаторам 216-й авиадивизии: «Казаки и командиры выражают свое казачье спасибо за нашу совместную работу по уничтожению противника. Мне лично приходилось наблюдать действия над целью многих летчиков. И все удары — отличные!»

По замыслу Вершинина в обеих воздушных армиях — 4-й и 5-й — для оперативного взаимодействия с сухопутными войсками широко использовались бомбардировочные и штурмовые удары по коммуникациям противника. Железнодорожные перевозки в тылу врага оказались нарушенными, а это способствовало захвату больших трофеев.

Погода стояла нелетная — низкая облачность, дожди, снегопады, туманы. Вершинин распорядился, чтобы бомбардировщики и штурмовики действовали мелкими группами, а порою и отдельными экипажами, методом «свободной охоты».

219-й бомбардировочной и 230-й штурмовой дивизиям, наносившим удары по основной железнодорожной магистрали Ростов-на-Дону — Тихорецкая — Армавир — Минеральные Воды, такая тактика приносила немалый успех. На исходе каждого боевого дня командиры дивизий И. Т. Батыгин и С. Г. Гетьман сообщали об ущербе, причиненном врагу, — уничтоженных железнодорожных эшелонах, выведенных из строя станциях, взорванных мостах. Особенно порадовало Вершинина донесение, датированное 26 января 1943 года. В нем говорилось, что два самолета 230-й дивизии, пилотируемые лейтенантом С. И. Смирновым и младшим лейтенантом С. В. Слеповым, нанесли

удар по железнодорожной станции Малороссийская. Были взорваны четыре эшелона с боеприпасами и горючим, разрушены станционные здания; возникшие пожары бушевали более суток, станция оказалась полностью выведенной из строя.

Командующего заинтересовали подробности этого удара. Высокую эффективность действий пары штурмовиков подтвердили доклады воздушных разведчиков и аэрофотосъемка, а как только Малороссийская оказалась освобожденной — и непосредственный осмотр станции, рассказы местных жителей. Вершинин посчитал успехи, достигнутые летчиками пары «илыошиных», настолько поучительными, что обратился к главнокомандующему Военно-Воздушными Силами с предложением о распространении их опыта на всех фронтах. Верховный Главнокомандующий вскоре издал специальный приказ, в котором, отметив отважные и умелые действия С. И. Смирнова и С. В. Слепова, потребовал широкого внедрения в боевую практику метода активного поиска целей, так называемой «свободной охоты».

В тот день, когда этот приказ при развернутом гвардейском знамени зачитывали личному составу 9-го штурмового авиаполка, ни С. И. Смирнова, ни С. В. Слепова в строю не было. В скорбном донесении Вершинин с горечью прочитал: «Лейтенант Смирнов Сергей Иванович, рождения 1913 года, член партии с 1942 года, заместитель командира эскадрильи, 13.2.43 года сбит зенитной артиллерией в районе Троицкое Краснодарского края.

Младший лейтенант Слепов Сергей Васильевич, рождения 1921 года, член ВЛКСМ с 1938 года, командир звена, 9.2.43 года не вернулся с боевого задания из района Паножинская Краснодарского края».

Только через два десятка лет бывший командир эскадрильи этого полка Герой Советского Союза В. Б. Емельяненко, случайно встретившись со Смирновым, оказавшимся и живых, рассказал ему о памятном приказе. А затем они встретились с К. А. Вершининым.

Константин Андреевич с большой радостью встретил кроя. Оказалось, тогда, при очередном боевом вылете, в машину Смирнова угодил снаряд вражеской зенитки. Раненый летчик попал в плен. Бежал из концентрационного лагеря. Партизанил в Чехословакии. После войны — учеба; закончил два института. Имеет изобретения, работает главным инженером на одном из предприятий Башкирии.

Долго длилась оживленная беседа ветеранов 4-й воздушной. И хотя в дни минувших боев они находились на разных постах, им одинаково дорого и близко пережитое на Южном крыле

советско-германского фронта.

Именно тогда решил Вершинин при первом же посещении Северо-Кавказского военного округа побывать в тех памятных местах. И задуманное выполнил...

Звезды Кубани

Далеко окрест с Сопки Героев увидел Вершинин просторы пшеничных полей и рисовых чеков. Эта зеленая высота, увенчанная ныне могучей скульптурой солдата-победителя, в годы войны была местом ожесточенных боев. А когда ее отбили у врага, на самом гребне расположились авианаводчики 4-й воздушной армии, которая весной 1943 года прославила небо Кубани выдающимися подвигами своих летчиков. И справедливо, что теперь на Сопке Героев рядом с фигурой солдата, глядящего вдаль, победно расправил краснозвездные крылья боевой самолет.

Часто приходилось в боевую пору бывать и на этой сопке, и на других холмах кубанского плацдарма, где располагались командные пункты, на аэродромах истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков.

И Константином Андреевичем овладели воспоминания...

Гитлеровцы сосредоточили тогда на Таманском полуострове и в Крыму до тысячи самолетов. В состав этой группировки входили истребительные эскадры — «Зеленое сердце», «Удет», «Мельдерс».

По распоряжению Верховного Главнокомандования 4-ю и 5-ю воздушные армии усилили: из резерва Ставки на Северо-Кавказский фронт прибыли авиационные корпуса.

Какие это были мощные соединения 2-й бомбардировочный корпус В. А. Ушакова, 3-й истребительный — Е. Я. Савицкого и 2-й смешанный — Н. Т. Еременко, 282-я истребительная дивизия С. П. Данилова. Их самолетный парк состоял из новейших машин конструкции А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина, В. М. Петлякова, А. Н. Туполева. В общей сложности вместе с авиагруппой Черноморского флота и подразделениями дальних бомбардировщиков, привлекаемых для действий на этом направлении, авиасоединения фронта, командование которыми возлагалось на Вершинина, насчитывали около 900 боевых самолетов. Было какими сипами помериться с врагом!

Впервые за всю войну Константину Андреевичу довелось тогда руководить столь крупной авиационной группировкой, которая решала сложные задачи. На левом крыле фронта, г горными перевалами, под Новороссийском в поддержке > воздуха нуждались десантники, сражавшиеся на плацдарме Мысхако — так называемой Малой земле. В центре, в районе станицы Крымской, авиационное наступление должно было содействовать прорыву обороны противника, дальнейшим ударам

наших войск. А на правом крыле авиации фронта предстояло обеспечивать действия стрелковых частей в приазовских плавнях. И, разумеется, настойчивая борьба с врагом в небе, на всех высотах — от земли и до «потолка».

Перед командующим авиацией фронта, перед командующими 4-й и 5-й воздушными армиями — Н. Ф. Науменко, С. К. Горюновым, перед командирами всех авиасоединений летало немало трудных задач. Стационарные аэродромы противника на территории Крыма и юга Украины обеспечивали ему высокое напряжение полетов, а весенняя распутица на Кубани вывела из строя полевые посадочные площадки, что весьма затрудняло действия нашей авиации. Базирование авиачастей фронта — скученное, интенсивность полетов определялась ограниченными возможностями аэродромов. Во многих местах и грунтовые пути, по которым доставляли горючее и боеприпасы, пришли в негодность.

На южном крыле советско-германского фронта обе стороны располагали значительными авиационными силами, но возможности их были неодинаковы.

На Кубань прибыли представители Ставки Верховного Главнокомандования Г. К. Жуков и А. А. Новиков. Их острая полководческая мысль помогала наиболее эффективно распоряжаться силами.

В борьбе за господство в воздухе Вершинин и другие авиационные командиры старались как можно полнее сочетать бомбардировки вражеских аэродромов с воздушными боями. Надежное прикрытие поля боя истребителями способствовало массированным ударам бомбардировщиков и штурмовиков в интересах наземных войск.

Еще задолго до начала Кубанского воздушного сражения К. А. Вершинин принял меры для того, чтобы во всех авиачастях широко развернулось обобщение уже накопленного боевого опыта. Проводились дивизионные летно-тактические конференции, на которых детально разбиралась тактика воздушных боев, методика бомбардировочных и штурмовых ударов, способы построения боевых порядков. Многие летчики, выступая и на этих конференциях, и на страницах армейских газет, рассказывали о своем опыте. Мастера воздушного боя проводили показные полеты. Командиры подразделений выезжали на передний край, где располагались радиостанции наведения; экипажи в контрольных облетах местности знакомились, как выглядят с воздуха основные ориентиры.

— Не обходилось при этом и без жарких споров, — вспоминал Константин Андреевич. — Иногда дискуссионный

тактический прием подвергали проверке в воздухе и таким образом вырабатывали единое мнение. Было принято немало полезных рекомендаций по тактике воздушного боя, которыми летчики и командиры руководствовались во всех соединениях.

Сам Вершинин в этой работе принимал живейшее участие. В своей книге «Небо войны» трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин вспоминает, как однажды его, Дмитрия Глинку, Владимира Семенишина и Павла Крюкова — летчиков 16-го гвардейского истребительного авиаполка — неожиданно вызвали в штаб воздушной армии. Полетели туда, в станицу Пашковскую, с полевого аэродрома на боевых самолетах.

«Нас принял генерал Вершинин, высокий, статный, с усталым лицом, — пишет о том дне А. И. Покрышкин. — Поздоровавшись с каждым за руку, он предложил сесть. Мы разместились на стульях, расставленных у стен кабинета. Стол с зеленым сукном и вся обстановка напоминали мирное, довоенное время...

— Давайте, товарищи, посоветуемся, — просто начал Вершинин, — как нам лучше бить врага в воздухе?

Генерал подробно обрисовал обстановку на фронте, охарактеризовал наши и немецкие воздушные силы, а затем остановился на наиболее важных проблемах боевого применения бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации.

— Самая неотложная задача, которую нам предстоит решить, — это завоевание здесь, на Кубани, подавляющего господства в воздухе. Мы должны стать полными хозяевами неба».

Внимательно слушая командующего, Покрышкин стал более отчетливо понимать особенности, которыми определялась работа нашей авиации, и в частности его 16-го полка: характер заданий, состав групп, расчет времени на патрулирование, действия при встрече с противником. Вершинин сказал, что в ближайшее время бомбардировщики и штурмовики, видимо, станут летать более крупными, чем ранее, группами. Располагая достаточным количеством истребителей, он, командующий авиацией фронта, сможет не только посылать на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков значительные силы «Яковлевых» и «лавочкиных», но и держать над передним краем сильные воздушные патрули, организовывать перехват вражеских самолетов.

— Раньше противник навязывал свою волю нам, — подчеркивал Константин Андреевич, — а сейчас он все чаще приспосабливается к нашей тактике. Не от хорошей жизни «юнкерсы» теперь нередко сбрасывают бомбы, не доходя до цели. Враг все больше теряет веру в свои силы. Наша задача — целиком захватить инициативу в воздухе. Для этого надо воевать умно.

Вершинин подчеркнул значение высоты полета для достижения должного успеха в бою. Покрышкин, в частности, услышал в его суждениях много созвучного собственным мыслям. Ему тоже захотелось выступить на этом необычном совещании, скорее, дружеской беседе, рассказать о том, что волнует летчиков. Когда Вершинин предоставил ему слово, в числе других проблем Покрышкин поднял вопрос о скорости полета при патрулировании, рекомендуемой некоторыми указаниями, выразил резкое несогласие с этими рекомендациями, вытекающими из стремления держать воздушный патруль над полем боя как можно дольше.

— Такие скорости полета малы, — горячо говорил летчик, — они сковывают маневр, не дают возможности, когда появляется противник, быстро переходить на вертикаль, а значит, создают невыгодные условия для боя.

Свои выводы Покрышкин подкрепил примерами из боевой практики.

Вершинин внимательно слушал выступления летчиков, делал записи в настольном блокноте, задал десятки вопросов. Беседа длилась долго и закончилась во второй половине дня.

«Мы расходились с предчувствием, что в ближайшее время на фронте развернутся большие события, — так заканчивает рассказ о той встрече Покрышкин. — Каждый уносил с собой уверенность в том, что отныне будет больше цениться боевой опыт летчиков, что командование пересмотрит кое-какие приказы, касающиеся нашей работы».

Пятьдесят суток — с середины апреля до начала июня — кубанское небо рассекали огневые трассы, оно неумолчно гудело авиационными моторами. Ход этой битвы и по сей день изучается в авиаучилищах и академиях как один из наиболее выразительных примеров самоотверженности и мастерства наших летчиков, умелых действий авиационных начальников.

Первым этапом сражения стали ожесточенные схватки в воздухе близ Новороссийска, в районе Мысхако. Тут находился наш десант, который в результате смелой высадки с моря занял плацдарм, значившийся на оперативных картах как Малая земля. Десантники — морские пехотинцы и воины 18-й армии — отвлекали на себя значительные силы гитлеровцев. Вражеское командование более чем тремя дивизиями, поддерживаемыми сотнями самолетов, пыталось сбросить малоземельцев в море. Операция, предпринятая врагом, носила кодовое название «Нептун».

Над голубой чашей Цемесской бухты, над затянутым дымами Новороссийском, над горами и Малой землей развернулись

ожесточенные воздушные бои. На выручку десантникам поднялись наши бомбардировщики и штурмовики. Почти все имевшиеся в его распоряжении силы направил Вершинин на этот участок.

За день до того, беседуя с прибывшим на фронт командиром 3-го истребительного авиакорпуса Е. Я. Савицким, Константин Андреевич предупредил, что именно в районе Мысхако надо ожидать особенно жарких воздушных боев, просил получше подготовить к ним летчиков.

— И действительно, через сутки, — вспоминал Е. Я. Савицкий, — был получен приказ: с утра одной дивизией сопровождать бомбардировщики и штурмовики на Малую землю, а другой дивизией патрулировать над Мысхако, охранить наземные части от ударов противника с воздуха. Москва, сказали мне, требует всеми силами громить фашистов, удержать плацдарм...

Своевременный ввод в бой прибывших на фронт частей резерва Главного Командования, сосредоточение усилий 4-й и 5-й воздушных армий, а также летчиков-черноморцев ни решении одной задачи позволило сравнительно быстро изменить воздушную обстановку над Малой землей. По боевым порядкам врага, его танкам и артиллерии были нанесены массированные удары с воздуха, воздушные патрули почти полностью изгнали врага с неба.

С чувством вполне понятного удовлетворения Вершинин прочитал в очередном донесении командарма-18 К. Н. Леселидзе такие строки: «Массированные удары нашей авиации по противнику, пытавшемуся уничтожить десантные части в районе Мысхако, сорвали его планы. У личного состава десантной группы появилась уверенность в своих силах».

Выдающийся деятель Коммунистической партии и Советского государства, международного коммунистического и рабочего движения Л. И. Брежнев, будучи в то время начальником политотдела 18-й армии, непосредственно участвовал в боях под Новороссийском. В своей книге «Малая земля» он вспоминает о той огневой поре:

«...Один за другим прибыли три авиакорпуса из резерва Ставки. По мере подхода они вступали в бой. Прежде всего краснозвездные истребители закрыли небо над Малой землей. Густо обрушились бомбы на вражеские боевые порядки. Теперь бои шли при равных силах в воздухе, а затем превосходство перешло к нам, поскольку летчикам удалось разбомбить несколько аэродромов противника. Трудно мне передать, что творилось в небе. Куда ни глянешь, то в одиночку, то звеньями

сходились в смертельных петлях наши и немецкие самолеты. Черные шлейфы сбитых машин, пересекая друг друга, тянулись к земле. За три дня боев наши летчики сбили над Малой землей 117 вражеских самолетов...»

Мощь ударов нашей авиации по войскам противника под Новороссийском продолжала возрастать. Советские летчики добились кардинального изменения обстановки: на земле вражеские дивизии были вынуждены отойти на исходные позиции, в воздухе враг также перешел к обороне. В ослаблении деятельности его авиации большое значение имели и удары наших летчиков по аэродромам врага в Крыму: там было уничтожено и повреждено около 250 самолетов.

Итак, на первом этапе Кубанского воздушного сражения советские авиаторы добились успеха. Но Вершинин, разрабатывавший вместе с другими военачальниками план наступления на Таманском полуострове, отчетливо представлял себе, что основная борьба — впереди. И когда вслед за срывом гитлеровской операции «Нептун» в действиях сторон образовалась некоторая пауза, он стал торопить командиров авиачастей с подготовкой к более напряженным боям.

Главный удар по врагу на его оборонительном рубеже, пышно названном «Голубой линией», должны были наносить дивизии 56-й армии, которой командовал генерал А. А. Гречко. Сюда для действий в районе станицы Крымской были нацелены основные силы нашей авиации.

28 апреля, пытаясь упредить наступление наших войск, противник с утра начал усиленно бомбардировать их расположение крупными группами «юнкерсов» и «хейнкелей» — за день до 850 вражеских самолето-пролетов. Нашим истребителям удалось сбить несколько десятков фашистских бомбардировщиков.

Так начался второй этап Кубанского воздушного сражения, длительный, напряженный, потребовавший от Вершинина — старшего авиационного начальника Северо-Кавказского фронта — оперативной смелости, твердости в руководстве действиями соединений.

Согласно плану авиационного наступления, утвержденному представителями Ставки Верховного Главнокомандования Г. К. Жуковым и А. А. Новиковым, 4-я воздушная армия и дальние бомбардировщики в ночь на 29 апреля начали атаку «Голубой линии». Основной метод авиационного наступления — непрерывное взаимодействие летчиков с сухопутными войсками.

Свыше двух десятков тонн бомб обрушилось на каждый квадратный километр вражеских позиций в полосе, намеченной

для главного удара наших войск. Вершинина радовало, что в этих налетах успешно действовали и экипажи женского полка ночных бомбардировщиков. Ни этот полк, ни другие части потерь не понесли: все 400 самолетов, вылетавших на ночные задания, возвратились на свои аэродромы. Бомбометание было точным, результативным. С командного пункта Константин Андреевич отчетливо видел, как врайоне целей, обозначенных зажигательными бомбами, взметывались огненные всплески разрывов.

С утра — новые сотни вылетов. Над полем боя в течение первых часов наступления 56-й армии побывало около полутысячи наших бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. К концу дня количество вылетов утроилось. Над «Голубой линией» разыгралось до полусотни крупных воздушных боев. Накал борьбы в воздухе нарастал. Схватки истребителей длились часами, в них участвовали многие десятки машин. Успеху немало способствовало и очередное новаторство Вершинина в оперативно-тактическом использовании авиации. Здесь, на Кубани, командующий авиацией фронта, пожалуй, впервые за всю войну широко применил управление воздушными боями с командных пунктов, вынесенных к линии фронта.

Одному из авторов этих строк довелось в дни Кубанского воздушного сражения побывать вместе с Константином Андреевичем на таком командном пункте, оборудованном на гребне крутосклонной сопки, неподалеку от станицы Крымской.

Ранним утром, когда солнце еще только поднималось, отсюда отчетливо просматривалась линия фронта. В зеленой степи возникали вспышки разрывов, клубились дымки, ветер доносил горьковатый запах пороха, звуки орудийных выстрелов. Над головой гудели авиационные моторы, воздух прорезали пушечные и пулеметные очереди. Вершинин в комбинезоне и шлеме, плотно прилегающем к голове, здороваясь, передал отводную пару радионаушников. В них послышался чей-то торопливый голос:

— «Береза»! «Береза»! Слева шесть «мессеров»... Кто-то, перебивая, взволнованно сообщал:

— Выше — десять «фоккевульфов». Возле облака!.. Хриплые голоса перемежались, слышались обрывки фраз. Кто-то твердо и внятно произнес:

— Спокойно! Я «Береза-один»! Атакуем левых. «Березам — семь и восемь» связать верхних. Пошли!

Начался первый воздушный бой. В бледном утреннем небе метались едва заметные точки. Вершинин время от времени брал микрофон и произносил несколько слов одобрения или, загораясь, громко кричал:

— Не зевай, не зевай! «Мессеры» сзади! На небе ярко вспыхнуло пламя. Чертя дымный след, к земле закувыркались две машины. Чьи? Но достаточно было взглянуть на генерала — конечно же машины врага.

— Молодцы, «Березы»!

Вершинин, держа микрофон в руках, руководил действиями истребителей, советовал, какой следует принять боевой порядок, нацеливал их на вражеские самолеты.

С утра противник был активен: «мессершмитты» появлялись со всех сторон. «Березы» ушли, израсходовав горючее, на смену им появились «Совы». Неподалеку от командного пункта полыхали костры — горели упавшие самолеты. Из одной машины, падавшей в клубах дыма, выпрыгнул пилот фашистской эскадры. Гитлеровца допросили.

— Никто не ожидал, что русские так сильны, — сказал он, — наверное, сегодня мы потеряли половину эскадры...

А в синем небе, подернутом пухлыми облачками, продолжались воздушные бои. Над сопкой, назвав свой позывной, прошла еще одна группа истребителей. Командир вел ее на значительной высоте и с большой скоростью.

— Ниже вас — «мессеры», — сообщил патрулю авианаводчик.

— Атака!

Истребители, круто пикируя, свалились на «мессершмиттов» со стороны солнца. Соколиный удар сопровождался точным огнем с близкой дистанции: загорелось несколько вражеских машин. Когда наши самолеты бреющим полетом прошли над командным пунктом, на фюзеляже ведущего все увидели крупно выписанное белой краской «100». Цифры заметно выделялись среди опознавательных знаков других машин.

— «Сотка»... Покрышкин, — произнес Вершинин.

Полтора года назад, осенью сорок первого, он угадал в этом смелом летчике будущего аса, вдумчивого авиационного командира. На Кубани Александр Покрышкин вместе с другими авиаторами выработал своеобразную формулу наступательного воздушного боя: «высота — скорость — маневр — огонь». Эта схема стала основой многих тактических приемов борьбы с истребителями и бомбардировщиками противника. В эскадрилье, которой командовал Покрышкин, родился и эшелонированный по высоте боевой порядок истребителей — «кубанская этажерка».

— Каждая ступенька «этажерки», — вспоминал впоследствии Вершинин, — выполняла свою, строго определенную роль. В том случае, когда неприятельским самолетам и удавалось уйти из-под удара одной ступеньки «этажерки», они тут же подпадали под огонь другой. Такой боевой порядок позволял нашим

истребителям успешно вести бои с авиацией противника и надежно прикрывать войска от ее ударов.

За полторы недели советские летчики, действовавшие над Таманским полуостровом и Черноморским побережьем, произвели 12 тысяч самолето-вылетов. Половина из них пришлась на удары по войскам противника на поле боя. В воздухе было уничтожено около 400 вражеских машин. А. А. Гречко, командовавший тогда 56-й армией, прислал К. А. Вершинину такую телеграмму: «Личный состав войск доволен действиями авиации. Военный совет 56-й армии объявляет благодарность всем экипажам за точную и хорошую работу».

Именно в те дни в руководстве авиацией на Северо-Кавказском фронте произошли некоторые изменения. Штаб 5-й воздушной армии убыл в район Курской дуги, а Вершинин вновь вступил в должность командарма-4. Его заместителем по политической части стал генерал Ф. Ф. Веров; плечо к плечу они прошли всю вторую половину Великой Отечественной, до самой Победы. В радостном мае сорок пятого оба, командарм и политработник, побывали в поверженной фашистской столице, оставили свои автографы на колоннах рейхстага рядом с тысячами подписей советских воинов всех родов оружия...

Тогда, в мае сорок третьего, на Кубани, авиасоединения, находившиеся в распоряжении командарма-4, насчитывали около 900 самолетов. Гитлеровцы же, собрав на аэродромах Южной Украины и Крыма до 1400 машин, могли вновь шхватить инициативу в воздухе.

Перед поездкой на заседание Военного совета фронта Вершинин советовался с подчиненными, что предпринять для удержания господства в воздухе.

— Давайте уменьшим количество самолетов сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков, — предложил он, — и за счет этого повысим насыщенность воздушного пространства над полем боя истребителями.

Кое-кто засомневался: не повлечет ли это большие потери в частях бомбардировочной и штурмовой авиации?

— Не думаю, — отстаивая свою точку зрения, сказал Константин Андреевич, — мы сведем бомбардировщики и штурмовики в группы по 50–60 машин, дадим им непосредственное прикрытие истребителями, но в меньшем числе — как в полетах мелкими подразделениями. Кроме того, следует усилить удары по аэродромам противника.

Мысли командующего армией были воплощены в расчеты. Вершинин доложил их Военному совету фронта. Новый план действий был утвержден, истребительные соединения стали

более активно прикрывать наступающие войска. Командарм-4 потребовал при этом от командиров бомбардировочных и штурмовых частей большей ответственности за самооборону при ударах по противнику. Эти и другие меры способствовали тому, что и на заключительном этапе Кубанского воздушного сражения инициатива продолжала оставаться у советских летчиков.

В начале июня, как только в кубанском небе несколько поутихло, Вершинин собрал в станице Пашковской командиров и политработников частей, лучших летчиков.

Наступило лето, все кругом благоухало. В садах пышно распустились цветы, созрела черешня, поля шумели хлебами. У собравшихся было радостно на душе: труднейшее воздушное сражение выиграно, задание Родины выполнено с честью!

Ход борьбы за господство в воздухе над кубанскими просторами выразительно представили подготовленные к разбору боев красочные схемы и таблицы. Всем запомнилось: за семь недель боев произведено 35 тысяч вылетов, уничтожено 1100 вражеских самолетов.

Приводя в докладе эти и другие данные, Вершинин, как и все участники совещания, испытывал радостный подъем, вглядывался в лица командиров корпусов, дивизий, полков. Каждый из них внес посильный вклад в победу — и командир бомбардировщиков В. А. Ушаков, и командир штурмовиков С. Г. Гетьман, и командиры истребителей Е. Я. Савицкий, А. В. Борман, И. М. Дзусов, инженеры, работники авиационного тыла. С особой признательностью командарм-4 называл имена многократно отличившихся летчиков — Александра Покрышкина, братьев Дмитрия и Бориса Глинки, Николая Смирнова, Владимира Семенишина, Вадима Фадеева, Григория Речкалова и других, кто новыми подвигами снова прославил нашу авиацию, чьи геройские звезды ярко зажглись в кубанском небе.

На совещании выступали многие командиры и политработники. А в заключение — главком Военно-Воздушных Сил А. А. Новиков.

— Опыт 4-й воздушной, — сказал он, — следует как можно скорее сделать достоянием всех летчиков и авиационных командиров.

По инициативе К. А. Вершинина штаб и политотдел армии начали выпуск специальных информационных листков боевого опыта, которые издавались типографским способом. Вершинин обычно сам просматривал рукопись очередного листка, вносил поправки, рекомендовал работникам штаба и политотдела, на что обратить внимание при подготовке следующего такого издания. В общей сложности подобных информационных листков в 4-й

воздушной до конца Великой Отечественной было издано около двух десятков. Они поступали в каждый полк, а также высылались в другие воздушные армии и в авиационные академии.

Когда на Курской дуге началось великое сражение, в ходе которого был окончательно сломан бронированный хребет гитлеровской военной машины, в действиях многих наших авиачастей явственно проступало то, что определилось в огневом кубанском небе. Узнавая из оперативных сводок об успехах сражавшихся там воздушных армий — 2-й — С. А. Красовского, 16-й — С. И. Руденко и 5-й — С. К. Горюнова, — командарм-4 радовался: в их успехах сказываются и усилия героев воздушной битвы на Кубани. Это для Константина Андреевича было подобно высокой награде.

1 ноября 1943 года, после того как враг оказался изгнанным с Таманского полуострова, наши войска овладели на крымском берегу под Керчью, в районе поселка Эльтиген, небольшим плацдармом. Затем осуществили новый десант части 56-й армии. В обеспечении с воздуха этой операции Вершинин принимал непосредственное участие, руководя действиями летчиков с передового командного пункта.

В конце ноября положение первого десанта в Эльтигене стало тяжелым. Гитлеровцы бросили против него большие силы, от непрерывных обстрелов все в том районе горело и дымилось. Командовал тогда войсками на этом направлении генерал И. Е. Петров. Ему Константин Андреевич и предложил:

— Надо бы поддержать десант артиллерией с косы Тузла.

— Беда в том, — ответил командующий, — что орудия стоят на открытых позициях и, как только начинают вести огонь, на них немедленно обрушивается артиллерия противника. Вся надежда на авиацию!

Пришлось срочно организовать снабжение десантников продуктами и боеприпасами по воздуху. В этом деле немалую роль сыграли и экипажи женского полка ночных бомбардировщиков. С малой высоты они сбрасывали десантникам боеприпасы, продовольствие, табак, свежие газеты. Другие авиаторы помогали десанту отражать атаки врага, уничтожая его танки и бронемашины. Как самую радостную весточку прочел Вершинин одно из сообщений командира этого десанта полковника В. Ф. Гладкова: «Контратаки противника отбиты. Самолеты работали в заданных районах. Груз сбрасывали отлично, все мешки попали к своим».

Еще несколько дней этот десант героически удерживал захваченные у врага гору Митридат и южную окраину Керчи. И только когда Гладков получил указание выйти на другой

плацдарм, занятый частями 56-й армии, все внимание командарма-4 сосредоточилось на поддержке наших войск на северо-восточном берегу Керченского полуострова. Высоко оценил взаимодействие авиаторов с десантами генерал И. Е. Петров в приказе по Отдельной Приморской армии: всему личному составу 4-й воздушной армии за отличную напряженную и мужественную работу объявлялась благодарность.

С чувством большого удовлетворения Вершинин доводил этот приказ до летчиков. Многих из них он представил к наградам, в частности Андрея Кулагина из 229-й Таманской истребительной дивизии, который за короткий срок сбил над Керчью семь «хейнкелей-111». Известие о присвоении Кулагину звания Героя Советского Союза пришло на фронт — уже 2-й Белорусский — в те дни, когда летчик сражался в родных местах, под Могилевом. Туда, в освобождаемую нашими войсками Белоруссию, в штаб 4-й воздушной, на имя награжденного пришла поздравительная телеграмма с авиазавода имени М. В. Фрунзе, где трудились родители летчика. «Благодаря усилиям всего рабочего коллектива, — говорилось в ней, — наш завод более года держит переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Каждый месяц мы перевыполняем правительственные задания. Рабочие завода трудятся с большим энтузиазмом, не жалеют сил для того, чтобы обеспечить фронт необходимым вооружением».

— Вот оно, единство фронта и тыла, — заметил Вершинин, узнав о телеграмме, и посоветовал опубликовать ее на страницах армейской газеты «Крылья Советов».

В боях за освобождение Крыма кроме 4-й участвовала и 8-я воздушная армия. Эта операция осуществлялась войсками 4-го Украинского фронта, наносившими удар по врагу с севера, от Перекопа и Сиваша, и частями Отдельной Приморской армии, действовавшими на Керченском полуострове, которой командовал тогда генерал армии А. И. Еременко. Перед началом наступления возвратившиеся из полета истребители сообщили: на дорогах движение не к фронту, а в тыл, видны взрывы и пожары в Керчи, в прилегающих к городу селах. Все это говорило о возможном отходе врага. Вершинин позвонил Еременко:

— По данным воздушной разведки, противник готовится к отходу.

Еременко не поверил, сказал:

— Надо послать разведчиков еще раз. А уже стемнело. Константин Андреевич дал команду, чтобы на разведку вылетели экипажи из женского полка По-2.

— Пусть для верности наблюдения, — сказал он, — повесят над дорогами светящие бомбы.

Так и сделали. Вернувшись, летчицы подтвердили: гитлеровцы начали отход. Вершинин доложил о том и представителю Ставки Верховного Главнокомандования — К. Е. Ворошилову. Тот, очевидно, принял определенные меры, ибо через некоторое время командарм-4 услышал в телефонной трубке недовольный голос Еременко:

— Наших обстреляли из траншей... Но наступление советских войск все же началось. Передовые подразделения, захватив первую позицию противника, обнаружили фашистских пулеметчиков, прикованных к деревянной обшивке траншей. Они-то и вели огонь ночью.

Развернулось стремительное преследование вражеских войск, отходивших к Севастополю.

В боях над Крымом отличились многие авиаторы. Почетные наименования Керченских получили 214-я штурмовая дивизия — командир С. У. Рубанов, и 329-я истребительная дивизия, которой командовал А. А. Осипов, а также два полка — 63-й ночной бомбардировочный под командованием В. В. Тоцкого и 164-й гвардейский разведывательный, руководимый А. П. Бардеевым. Наименование Феодосийского было присвоено 163-му гвардейскому истребительному полку Героя Советского Союза П. К. Козаченко.

Представитель Ставки Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов и командование Отдельной Приморской армии высоко оценили усилия авиаторов. Они сообщили главкому Военно-Воздушных Сил А. А. Новикову, что считают необходимым отметить исключительно успешную работу летчиков 4-й воздушной армии при преследовании противника, умело организованную воздушную разведку и вовремя проведенные концентрированные налеты штурмовой авиации по железнодорожным объектам, живой силе и технике противника, что в значительной степени способствовало успешному и быстрому продвижению наземных войск.

В операции «Багратион»

Ранней весной 1944 года управление 4-й воздушной армии перебазировалось с Керченского полуострова на другой фронт — 2-й Белорусский. Готовилась новая наступательная операция «Багратион» — удар четырех фронтов по группе гитлеровских армий «Центр», удар, целью которого было освобождение Белоруссии. До этого ни Вершинину, ни его соратникам — члену Военного совета Ф. Ф. Верову и начальнику штаба А. З. Устинову, ни другим офицерам штаба и политотдела армии не доводилось принимать участия в наступлении столь большого масштаба. Но ведь и командарм-4, и командиры многих частей, пройдя школу Кубанского воздушного сражения, других операций на юге, приобрели солидный опыт управления боевыми действиями в сложной, быстро меняющейся обстановке. И уже в самой организации перебазирования из Крыма в Белоруссию проявились их возросшее мастерство, оперативная находчивость.

После освобождения Крыма Константин Андреевич попросил Главное Командование вернуть в 4-ю воздушную ряд соединений, и в том числе 229-ю истребительную дивизию М. Н. Волкова, 230-ю штурмовую С. Г. Гетьмана, 164-й гвардейский разведывательный полк А. П. Бардеева и гвардейский полк ночных бомбардировщиков Е. Д. Бершанской. Просьбу удовлетворили. И вот в Быковке, где разместился штаб армии, стали появляться знакомые командиры. Одним из первых доложил о прибытии Гетьман.

— Когда дивизия сможет включиться в боевые действия? — спросил Вершинин.

— Через день!

— А как же обойдетесь без технического состава?

— Техников привезли на самолетах, — ответил Гетьман.

И он рассказал командарму-4, что, перед тем как отправиться с юга в Белоруссию, в дивизии провели эксперимент: попробовали в бомболюке штурмовика разместить двух специалистов. Самолет поднялся в воздух. После приземления «пассажиры» уверили: часа полтора-два выдержать можно. В эскадрильях отобрали техников и механиков, провели тренировки — лететь-то предстояло около тысячи километров! Словом, 230-я после перебазирования летного эшелона через сутки, как и обещал командир, была готова к боевым заданиям.

На новом месте, в составе 2-го Белорусского фронта, Вершинин прежде всего нацелил офицеров штаба и политотдела армии на изучение обстановки. Многое тут внове — местность

лесисто-болотистая, более закрытая, нежели на степном юге, и аэродромная сеть иная, а самое главное — размах предстоящей операции. Для ее успеха следовало осуществлять синхронное, как определил Вершинин, взаимодействие с наземными войсками и с соседними воздушными армиями: 3-й — генерала Н. Ф. Папивина, 1-й — генерала Т. Т. Хрюкина, 16-й — генерала С. И. Руденко, с соединениями дальней авиации.

Три недели готовились к наступлению. В общей сложности самолетный парк авиачастей, привлеченных к операции «Багратион», составлял около 6 тысяч машин. Такое массированное использование авиации требовало организации специальных пунктов управления, тщательно продуманного эшелонирования боевых групп, хорошо построенного прикрытия наземных войск истребителями. Не раз в дни, предшествовавшие началу сражения, Вершинин вместе с командирами соединений побывал на переднем крае, где уточнял цели, которые следовало поразить с воздуха.

К числу вопросов, подлежащих решению в первую очередь, командарм-4 отнес штурманскую подготовку летного состава, особенно частей, прибывших с Кубани и из Крыма. Для этих экипажей на Смоленщине и в Белоруссии было много необычного: вместо таких четких ориентиров, как горы, берег моря, крупные станицы, — однообразные поля, леса, болота. По указанию Вершинина авиаторы тщательно изучали район боевых действий, провели тренировочные полеты ведущих групп.

Большое место в новых заботах командарма-4 занимала воздушная разведка. Старые друзья — авиаторы 164-го полка, прибывшего из Крыма, — сфотографировали оборону противника на направлении главного удара фронта в глубину до 30 километров. В войска было отправлено около 10 тысяч аэрофотосхем и снимков. Вершинин привлек к разведке псе виды авиации. Истребители вскрывали группировку противника в полосе его обороны по реке Проне. Экипажи 233-й штурмовой дивизии изучали характер инженерного оборудования местности, расположения огневых позиций артиллерии.

За четыре дня до начала операции К. А. Вершинин выехал в расположение 49-й армии, которой командовал И. Т. Гришин, — она наносила удар на Могилевском направлении. В штабе армии состоялось совещание командиров стрелковых корпусов и дивизий — уточнялись боевые задачи, проверялась организация взаимодействия. Приехавшие па совещание авиаторы вручили командирам-общевойсковикам фотопланшеты последней съемки.

В ходе подготовки к операции командарм-4 вместе со своим заместителем по политической части генералом Ф. Ф. Веровым

уделял немало внимания насущным вопросам партийно-политической работы. Начальник политотдела Ф. И. Жмулев, его помощник по комсомолу Н. Н. Буркни и другие политработники, постоянно бывая в частях, обращали внимание командиров на правильную расстановку коммунистов и комсомольцев-авиаторов в звеньях и эскадрильях, в других подразделениях, старались оказать действенную помощь командирам и политорганам соединений, парторгам и комсоргам в проведении политико-воспитательной работы с летным и техническим составом.

Как во всех войсках 2-го Белорусского фронта, так и в 1 частях 4-й воздушной все время росло число коммунистов. Многие молодые летчики, авиатехники, мотористы и оружейники, воины батальонов аэродромного обслуживания подавали заявления о приеме в ряды партии. С началом наступления число таких заявлений увеличилось. Сотни и сотни авиаторов-патриотов изъявляли желание идти в бой, сознавая свою принадлежность к ленинской Коммунистической партии.

Как известно, операцией «Багратион» начался завершающий, четвертый год Великой Отечественной. В ночь на 22 июня 1944 года по радио был передан, а утром опубликован документ огромной политической важности: «Три года Отечественной войны Советского Союза». В нем подводились итоги трехлетней борьбы советского народа против фашистских агрессоров. Работники армейского политоргана сразу же приступили к широкому и глубокому разъяснению этого документа, который как нельзя лучше способствовал еще большему укреплению высоких патриотических чувств воинов, подъему их наступательного духа. Командарм-4 настоятельно посоветовал политработникам: надо, чтобы парторги и комсорги подразделений, все пропагандисты и агитаторы в беседах, посвященных военным и политическим итогам трех лет войны, приводили конкретные примеры и из боевого опыта соединений 4-й воздушной армии, говорили о том вкладе в борьбу с врагом, который внесли ее воины в сражениях на Южном фронте, на Кавказе, в Крыму.

В ночь на 23 июня 1944 года — первый день четвертого года войны — около тысячи советских бомбардировщиков нанесли удары по узлам обороны противника на участках прорыва 2-го и 3-го Белорусских фронтов. Вершинин видел с передового командного пункта, как за линией фронта вспыхивали зарницы бомбовых разрывов, слышал, как шумело небо авиационными моторами. Массированными действиями ночные бомбардировщики расшатали вражескую оборону, облегчили стрелковым дивизиям ее прорыв.

Наступило утро. Когда на всем фронте загрохотала артиллерийская канонада, острое чувство неудовлетворенности охватило Вершинина: аэродромы 4-й воздушной и передний край обороны противника обволакивал туман, облачность повисла на стометровой высоте. Неужели вся предварительная подготовка пошла насмарку? Но через несколько часов погода улучшилась, и авиачасти поэшелонно поднялись в воздух. Они атаковывали артиллерию противника, наносили удары по его живой силе, технике. Сильный дождь размочил проселочные дороги, и отходившие части врага устремились на единственный в районе большак. К исходу дня командарму-4 доложили: только на этом большаке штурмовиками уничтожены десятки вражеских машин.

Доволен был Вершинин и действиями воздушных разведчиков. Несмотря на плохую погоду, летчики 163-го гвардейского истребительного полка непрерывно вели разведку поля боя. Они точно установили начало отхода врага на промежуточный оборонительный рубеж. Эти данные Вершинин немедля сообщил командующему 49-й армией И. Т. Гришину, и тот принял меры, необходимые для развития успеха своих войск. Авиаторы теперь нацелили свои удары на противника, сгрудившегося у переправ. После того как мастер штурмовых атак А. Ефимов, впоследствии дважды Герой Советского Союза, и его ведомый М. Бабкин уничтожили переправу на реке Бася, противник оказался в критическом положении.

Закончился первый день операции. Нелегким он был и для авиации, и для наземных войск. Погода стояла плохая, но части 4-й воздушной старались оказать посильную помощь ударной группировке фронта в расширении прорыва.

На исходе дня Вершинин с удовлетворением сообщил на аэродромы, что Военный совет фронта объявил благодарность всему летному составу. В то же время командарм-4 предупредил: в быстро меняющейся обстановке важное значение приобретает инициатива ведущих групп.

Войска продолжали наступать. Подвижная группа фронта форсировала Днепр, захватила плацдарм на том берегу. Через каждые 10–15 минут над ним появлялись группы штурмовиков, сопровождаемых истребителями. Внизу горели контратакующие танки врага, его артиллерия, находясь под непрерывным воздействием с воздуха, не могла вести эффективный огонь. Выбрав удобный момент, сюда, на плацдарм, прилетел и Вершинин: ему важно было самому убедиться в результатах ударов штурмовиков. И хотя, может быть, появление командарма-4 в окопчике передового командного пункта не вызывалось оперативной необходимостью, авианаводчикам,

находившимся там, было приятно, что в трудный час командарм оказался рядом.

Расширив плацдарм, наши войска продолжали продвигаться на запад. 28 июня был освобожден Могилев. Все фронты, участвовавшие в операции, в том числе и 2-й Белорусский, получили новые задачи, выполнение которых вело к изгнанию гитлеровцев из Минска, столицы Белоруссии. Командующий фронтом генерал Г. Ф. Захаров требовал от авиаторов не допустить организованный отход противника. И штурмовики настигали его колонны на лесных дорогах, громили на переправах. После нанесения ударов по врагу наши полки приземлялись на отбитых у него посадочных площадках. Туда, вперед, срочно подавались горючее и боеприпасы. Все находилось в стремительном движении — оперативные группы, штабы, подразделения аэродромного обслуживания.

В столь быстро менявшейся обстановке Вершинин в выпускал из рук нитей управления. Все: радио, выезды на' аэродромы, служба авианаведения — использовалось для поддержания устойчивой связи с частями, для быстрого нацеливания их на наиболее важные объекты. Случалось, в течение дня командарм трижды менял расположение командного пункта. Это была пора исключительного физического и нервного напряжения.

Много самолетов находилось в распоряжении командарма-4, но и целей, которые следовало поразить, и притом немедленно, тоже немало. Сохранился любопытный документ — донесение представителю Ставки Верховного Главнокомандования А. А. Новикову: «Авиация 4-й воздушной армии, — писал в нем Вершинин, — применяется для непосредственной помощи войскам. Все идет нормально. Войска и Военный совет фронта довольны. Кроме хороших отзывов и благодарностей, ничего не было. Но, товарищ главный маршал, душа болит — гитлеровцы удирают сплошными колоннами, создаются пробки и скопления, а как следует бить их нечем. Если можно, прошу от соседних воздушных армий тт. Руденко и Хрюкина привлечь часть сил для уничтожения этих колонн...»

Телеграмма возымела действие. На следующий день самолеты 16-й воздушной армии бомбардировали колонны врага в районе Березины. Сюда пришли и 40 групп штурмовиков 4-й воздушной. Советские летчики устроили гитлеровцам на Березине разгром, во много раз превосходивший поражение, понесенное здесь в давние времена наполеоновскими захватчиками, которых с русской земли изгоняли воины Кутузова.

3 июля войсками 3-го и 1-го Белорусских фронтов был освобожден Минск. Восточнее города оказалась в окружении

крупная группировка врага. Почти 2 тысячи самолето-вылетов произвели части 4-й воздушной, обрушивая огонь на гитлеровских захватчиков. В полосе действий 2-го Белорусского фронта по врагу наносили удары бомбардировщики и 16-й воздушной армии. Здесь снова — в который уже раз! — отличились летчицы 46-го гвардейского полка ночных бомбардировщиков.

— Наша воздушная армия, — вспоминал о тех днях К. А. Вершинин, — начала перебазирование в район южнее Минска. Штаб разместился в поселке Червень. Я с офицерами передового командного пункта отправился далее на запад. Всюду видны следы разгрома врага. Дымились обгоревшие остовы автомашин, тягачей, повозок. Бродившие по лесам вражеские группировки все еще пытались пробиться к своим войскам. То и дело вспыхивали перестрелки, после которых обычно из леса с поднятыми руками выходили группы солдат противника. Иногда такие группы нападали на наши аэродромы — личному составу приходилось отражать эти нападения...

В помощь войскам, добивавшим фашистов, бродивших в лесах, командарм-4 выделил 634-й бомбардировочный полк. Его экипажи отыскивали с воздуха вражеские группы, сообщали о них наземным подразделениям. Для этого с самолетов сбрасывали вымпелы, пускали сигнальные ракеты. Всю полосу «прочесывания» Вершинин посоветовал поделить на участки и каждый облетывать двумя-тремя машинами. Обнаружив засевшие в нашем тылу группы противника, экипажи, установив их численность, стремились как можно быстрее навести на противника подразделения наземных войск, да и сами наносили удары с воздуха по врагу.

Части 4-й воздушной перелетали на аэродромы, расположенные ближе к линии фронта. На оперативной карте Вершинина ярко алели стрелы наступления, их острия устремлялись далеко на запад. К концу июля Советская Беларусь была освобождена. Наши войска вышли к границам

Восточной Пруссии.

С чувством понятного удовлетворения просматривал Константин Андреевич армейскую сводку: 14 тысяч вылетов сделано за месяц с небольшим, две с половиной тысячи тонн бомб обрушены на врага, уничтожено и повреждено более полутораста танков и самоходок, свыше 4 тысяч автомашин.

Весомая сводка! За каждой строкой перед мысленным взором командарма-4 возникали лица героев операции «Багратион»: командира эскадрильи, будущего маршала авиации А. Ефимова, командиров полков П. Козаченко и С. Харламова, командиров

эскадрилий Ю. Иевлева, М. Чечневой и многих других отважных бойцов. За подвиги, совершенные в белорусском небе, 30 летчиков и штурманов 4-й воздушной армии удостоены звания Героя Советского Союза, многие части награждены орденами, получили почетные наименования Волковысских, Белостокских, Гродненских, Осовецких, Ломжинских и т. д.

И в этой наступательной операции Константин Андреевич Вершинин в сложной обстановке, характерной для всего сражения, действовал смело, энергично, дальновидно. И не случайно в разгар борьбы с окруженными под Минском гитлеровцами Военный совет 2-го Белорусского фронта обратился в Москву с таким ходатайством: «В борьбе с врагом при освобождении Кавказа, Тамани, Крыма и Советской Белоруссии генерал Вершинин К. А. показал себя талантливым авиационным начальником, хорошим организатором. За свою безупречную работу на посту командующего 4-й воздушной армией и заслуги перед государством достоин звания Героя Советского Союза».

В традиционный День Воздушного Флота 1944 года на фронт пришла телеграмма: Указом Президиума Верховного Совета СССР К. А. Вершинину присвоено звание Героя Советского Союза. Именно в этот день на командном пункте был сделан памятный снимок, вошедший в один из томов «Истории Великой Отечественной войны»: командующий войсками 2-го Белорусского фронта Г. Ф. Захаров и член Военного совета Н. Е. Субботин обсуждают с К. А. Вершининым план ударов с воздуха. Командарм-4, в светлой гимнастерке, перехваченной широким армейским ремнем, склонившись над оперативной картой, намечает цели, которые штурмовики и бомбардировщики поразят в первую очередь...

Неся возмездие врагу

Осень 1944 года авиаторы 4-й воздушной армии посвятили подготовке к новым операциям. Впереди — Восточная Пруссия, откуда милитаристская Германия испокон веков нападала на своих соседей. Грабя чужие земли, прусские вояки, боясь возмездия, строили крепости, возводили своеобразную стену на случай, если придется защищаться. Теперь эту стену предстояло пробивать нашим войскам, в том числе и соединениям 2-го Белорусского фронта. Перед началом Восточно-Прусской операции Ставка Верховного Главнокомандования назначила командующим войсками этого фронта К. К. Рокоссовского — одного из героических защитников Москвы, отличившегося в Сталинградском сражении, в битве на Курской дуге, при освобождении Белоруссии.

— Новый командующий фронтом, — вспоминал К. А. Вершинин, — хорошо разбирался в организации тесного взаимодействия авиации с войсками. Его указания всегда были четкими, конкретными.

К. К. Рокоссовский с большим удовлетворением принял под свою руку 4-ю воздушную армию. «К началу операции, — писал он в книге «Солдатский долг», — в нашем распоряжении было семь общевойсковых армий, одна танковая, одна воздушная — ею командовал генерал К. А. Вершинин, уже тогда проявивший себя как крупный авиационный начальник, который отличался не только высокими организаторскими способностями, но и богатой творческой инициативой...»

Рокоссовский часто приезжал в авиационные части. Когда Вершинин представил ему гвардейский женский полк, маршал заметил:

— Слышал легенды об этом полку, когда командовал 1-м Белорусским фронтом. Теперь вижу — это быль.

Командарм-4, его штаб позаботились о том, чтобы перед новыми боями армия подтянула тылы, накопила материальные запасы. Ставка Верховного Главнокомандования усилила ее тремя корпусами: 8-м истребительным, 5-м бомбардировочным и 4-м штурмовым, которыми командовали А. С. Осипенко, М. Х. Борисенко и Г. Ф. Байдуков. К концу 1944 года силы армии значительно возросли — в ее самолетном парке насчитывалось около 1700 машин. Это дало возможность командарму готовить для поддержки наступающих войск небывало большое количество самолетов. Штаб армии, которым теперь руководил генерал А. Н. Алексеев, разработал три варианта боевых действий. Подготовка

осложнилась предупреждением синоптиков: хорошей погоды ожидать нельзя. Значит, надо быть готовыми к взаимодействию с пехотой и танками в различных метеорологических условиях...

Три варианта поддержки сухопутных войск с воздуха были согласованы с командующими общевойсковыми армиями и проработаны в авиасоединениях.

Как и говорили синоптики, в первые дни наступления, развернувшегося в середине января 1945 года от Балтики до Карпат, стояла плохая погода: туманы, снегопады, моросящие дожди. В полосе действий 2-го Белорусского фронта летать в таких условиях могли только небольшие группы самолетов. Но как только облачность несколько приподнялась, Вершинин сразу доложил командующему фронтом, что 4-я воздушная приступает к основному варианту взаимодействия с войсками. В воздух поднялись сотни самолетов; за день летчики совершили свыше 2500 самолето-вылетов.

И сразу новые задания: в прорыв вошла 5-я гвардейская танковая армия. Как и было предусмотрено плановой таблицей, большую часть имевшихся в его распоряжении сил Вершинин направил на поддержку стремительного рейда танкистов к морю, рейда, которым восточнопрусская группировка врага — до 40 дивизий! — отсекалась от остальных соединений фашистского вермахта.

При содействии авиации передовые танковые бригады за сутки продвинулись на 60 километров. В таком же высоком темпе действовали танкисты 5-й гвардейской и в последующие дни неудержимого рывка к Вислинскому заливу, в район Эльблонга. Их непрерывно поддерживали штурмовики, прикрывали истребители.

Командарма-4, кочевавшего с оперативной группой штаба по Северной Польше, не могли не радовать добрые вести, приходившие от соседей. Справа, на Кенигсбергском направлении успешно преодолевали сопротивление врага воины 3-го Белорусского фронта, которых поддерживала 1-я воздушная армия; слева развивал наступление 1-й Белорусский фронт, в состав которого входили соединения 16-й воздушной армии. А еще южнее действовали 1-й Украинский фронт и его 2-я воздушная армия. Советские воины, наступая плечом к плечу с жолнежами Войска Польского, освободили Варшаву, Лодзь, Краков, быстро продвигались от Вислы к Одеру.

Тысячи бронированных машин, ведя за собой пехоту, пронизывали оборонительные рубежи врага. Тысячи самолетов бомбами, бортовым огнем помогали войскам продвигаться вперед. Над Польшей стоял гул танковых и авиационных моторов.

Его отзвуки уносились за Одер, к Берлину, возвещая неотвратимое возмездие гитлеровской камарилье.

С каждым днем все шире становилась полоса наступления 2-го Белорусского фронта, достигая двух сотен километров. И перед наземными войсками, и перед авиацией возникали новые задачи, решать которые следовало безотлагательно и находчиво. Так, например, получилось при овладении крепостью Торунь. Ее окруженный гарнизон, как оказалось, насчитывал чуть ли не вдесятеро больше сил, нежели это представлялось вначале. Для наших войск, блокировавших крепость, сложилась неблагоприятная обстановка: гитлеровцы предприняли попытку вырваться из окружения. У командующего 70-й армией генерала В. С. Попова, части которой действовали под Торунью, резервов, нужных для пресечения намерений врага, не оказалось. На командном пункте 4-й воздушной раздался телефонный звонок.

— Константин Андреевич, — сказал командующий фронтом, — надо помочь Попову. Ему нечем остановить гитлеровцев. Вся надежда на летчиков...

— Трудно, но постараемся что-либо сделать, — ответил Вершинин. — Все силы задействованы. Придется перенацелить часть экипажей на Торунь.

Выбор командарма-4 пал на 260-ю штурмовую дивизию, которой командовал Г. А. Калугин, офицер инициативный, умеющий четко управлять действиями авиаторов на поле боя. И первые же вылеты штурмовиков, нанесших удары по колоннам противника, вытягивавшимся из крепости, создали пробки на дорогах, движение приостановилось. А затем последовали новые атаки. Успеху способствовало умелое наведение штурмовиков с радиостанций, развернутых неподалеку от цели.

Еще продолжались бои в Восточной Пруссии — под Кенигсбергом и на Земландском полуострове, — а перед 2-м Белорусским фронтом, а значит, и перед 4-й воздушной армией Ставка Верховного Главнокомандования поставила новые задачи.

Передав часть сил 3-му Белорусскому фронту, К. К. Рокоссовский и его штаб начали разработку Восточно-Померанской операции. Предстояло совместно с соединениями 1-го Белорусского фронта разгромить группировку противника, нависавшую над советскими войсками, уже шагнувшими за Одер на Берлинском направлении. Особую сложность представлял штурм «Померанского вала» — сильно укрепленного рубежа из нескольких полос траншей, дзотов, дотов, эскарпов, минных полей...

К огорчению Вершинина, в первый же день операции из-за плохой погоды 4-я воздушная не могла развернуться полностью.

Но затем небо над «Померанским валом» загудело авиационными моторами.

— Господство в воздухе наших летчиков — абсолютное, — сообщали командарму.

Как во многих других, так и в Восточно-Померанской операции Вершинин уделял много внимания организации взаимодействия авиации с сухопутными войсками. Порою истребителям приходилось прикрывать их при сплошной облачности на высоте 200–300 метров и крайне ограниченной видимости. Летную погоду «ловили», боевое напряжение было высоким: шесть-семь вылетов в день.

Ни яростные контратаки противника, ни возведенные им инженерные сооружения, ни подход новых гитлеровских сил не смогли остановить в Померании наши войска. И вскоре они вышли на побережье Балтики. В тот день Вершинин находился в штаб-квартире командующего фронтом. Офицер связи, прибывший из передовых подразделений, достигших моря, доставил К. К. Рокоссовскому посылку: три бутылки, наполненные прозрачной жидкостью. Военачальники, не удержавшись, попробовали ее.

— Горьковата вода Балтики!.. — улыбнулся маршал.

Теперь войска фронта повернули на Гданьск. Начался второй этап операции — разгром восточнопомеранской группировки врага по частям. Из боевых действий 4-й воздушной в те дни Вершинину запомнились удары по Гданьскому аэродромному узлу и кораблям врага в Гданьской бухте.

Налеты на аэроузел противника начали подготавливать, как только наши войска прижали к морю полуокруженную группировку гитлеровцев. Именно тогда разведка установила сосредоточение вражеской авиации и на Гданьском, и на прилегающих к городу аэродромах. Вершинин решил организовать несколько налетов. Главную роль в этой воздушной операции он отвел истребителям 215-й и 323-й дивизий, которыми командовали М. Н. Якушин и П. П. Рыбаков.

Первый удар, как и спланировал командарм-4, осуществили двумя волнами. Для блокирования аэроузла были выделены специальные группы самолетов. За две минуты до штурмовки над Гданьской авиабазой появились «Яковлевы», а затем группы «лавочкиных», атаковавшие аэродром с пикирования и на бреющем полете. Сразу было сожжено много вражеских самолетов. А спустя полчаса нахлынула новая волна штурмовиков и истребителей. Всего на аэродром Гданьска произвели семь налетов, уничтожив около сотни вражеских машин.

И еще одна задача встала в те дни перед командармом-4. Для огневого воздействия на наши войска гитлеровцы сосредоточили в Гданьской бухте боевые корабли. Командующий фронтом поручил авиаторам подавить корабельную артиллерию врага. Вершинин, посоветовавшись с офицерами штаба, решил поручить это задание штурмовому корпусу генерала Г. Ф. Байдукова. Его эскадрильи нанесли несколько ударов по крейсерам и эскадренным миноносцам противника. Проанализировав результаты действий «ильюшиных», командарм заметил: эффективность атак по эсминцам высока, а по крейсерам — довольно низка. Кто-то , предложил: не лучше бы по крупным кораблям ударить пикирующими бомбардировщиками? Таких самолетов под рукой не оказалось, и Вершинин приказал: пусть истребители возьмут по 250-килограммовой бомбе и на пикировании, атакуют корабли. Первые же такие вылеты принесли успех. Летчики 329-й дивизии А. А. Осипова уверенно поражали бомбами крупные цели.

Всего в Гданьской бухте было потоплено и повреждено і около трех десятков вражеских кораблей. Эти удары с воздуха сорвали попытки гитлеровского командования противодействовать силами флота наступлению наших войск, і не допустили планомерной эвакуации вражеских частей из Гданьской бухты по морю. К. К. Рокоссовский впоследствии отметил в своей книге: «Константин Андреевич Вершинин и его подчиненные успешно справились с задачей , и вторично заставили вражеские корабли очистить бухту, теперь уже навсегда».

Части 4-й воздушной, как, впрочем, и другие соединения фронта, несли, разумеется, и потери. Сколь горьки были эти утраты последних месяцев войны! Очень поразила Вершинина гибель Героя Советского Союза Петра Козаченко. Летчик так мечтал увидеть сына, который родился без него. Жена прислала ему фотографию сынишки, шагавшего по аллее. Редакция армейской газеты опубликовала снимок, сопроводив его шутливым текстом: малыш, мол, спешит к папе на фронт! Многие летчики вырезали из газеты взволновавшую их фотографию. А Козаченко говорил:

— Вместе с сыном почти до самого фашистского логова добрался. Воюю за счастливую жизнь всех наших детей...

И вот авиатор погиб. «Петр Козаченко был отличным командиром полка, — писал Константин Андреевич в письме вдове героя. — Я питал к нему самые товарищеские чувства. Он вызывал такое отношение к себе чистотой души, прекрасными качествами храбрейшего и умного воина... Он погиб в бою под

Данцигом, когда вот-вот мы окончательно разгромим врага. Тяжела, очень тяжела утрата! Талант Петра Козаченко еще мог бы долго служить народу, любимой Родине... Вы должны быть уверены — и это надо привить и сыну, — что Петр сделал все для народа и погиб смертью героя»...

Несмотря на все невзгоды войны, весна брала свое. Стали зеленеть поля, на деревьях набухали почки. Но с наступлением теплых дней у Вершинина появились новые заботы. 4-я воздушная, завершая поддержку своих войск, разгромивших восточнопрусскую группировку врага, начала готовиться к заключительной операции Великой Отечественной — к Берлинскому сражению. По всему было видно: авиаторам 2-го Белорусского, как и всем другим соединениям фронта, выпадет участвовать в этом сражении, обеспечивая удар по фашистской столице с севера. Войскам предстояло форсировать Одер в его нижнем течении, овладеть рядом городов, превращенных гитлеровцами в крепости, развивать наступление на запад.

Вершинин хорошо понимал, что в этой обстановке перед 4-й воздушной штаб фронта выдвинет ряд важных заданий. Успешное выполнение их во многом будет зависеть от четкости аэродромного маневра, и прежде всего на Штеттинском направлении, которое на первых порах станет осью наступления. Подсчеты показывали, что для имевшихся в армии сил — почти полторы тысячи самолетов — в новом районе базирования восточное Одера не хватает около трех десятков аэродромов. Их надо было построить в сжатые сроки.

Вершинину не впервые приходилось решать сложные вопросы аэродромного обеспечения предстоящей операции. За годы войны накопился солидный опыт, выработались определенные навыки. В данном случае особые трудности возникали из-за того, что новые посадочные площадки следовало оборудовать в 200–250 километрах от прежнего района базирования. Командарм-4 распорядился создать восемь изыскательских групп, для них выделили самолеты и автотранспорт. Ежедневно начальник отдела аэродромного строительства К. Макеев докладывал о проделанной работе. А она оказалась трудоемкой: изыскатели обследовали свыше 800 земельных участков, подобрали из них около сорока, на которых и оборудовали полевые аэродромы. На рекогносцировку нередко вылетал и сам командарм-4 и там, на месте, давал указания, что следует сделать в первую очередь для быстрого приема боевых частей.

Вся работа была завершена своевременно. За четверо суток до начала Берлинского сражения 4-я воздушная, выполнив аэродромный маневр, полностью подготовилась к интенсивным

боевым действиям.

16 апреля началась Берлинская операция. Бомбардировщики 4-й воздушной принимали участие в авиационной подготовке наступления соседнего, 1-го Белорусского фронта. А затем все силы были обращены на поддержку наступления пехоты и танков «своего» — 2-го Белорусского фронта. Впервые, пожалуй, за всю войну Вершинину пришлось руководить действиями бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей при форсировании войсками столь широкой водной преграды, как Одер, с двумя руслами в нижнем течении. В этих условиях непрерывные удары с воздуха должны были заменить артиллерийскую поддержку частей первого броска, овладевавших плацдармами на западном берегу реки.

И тут еще раз сказалось незаурядное полководческое мастерство Вершинина, его умение быстро оценивать обстановку, немедленно перенацеливать удары на те объекты, поражение которых в данный момент наиболее важно.

Еще при планировании боевых действий командарм-4 предусмотрел возможность маневра силами и средствами, построил гибкую систему управления. Когда на исходе второго дня операции наибольшего успеха достигли части 65-й армии, Вершинин всего за полчаса перенацелил на этот участок все самолеты. «Если бы не действовали штурмовики по контрнаступающим танкам и живой силе противника, — говорилось в отзыве командующего этой армией генерала П. И. Батова, — то в сложившейся обстановке вряд ли удалось бы удержать занимаемый плацдарм».

За ночь Вершинин организовал все так, чтобы на следующий день поддержка наземных войск с воздуха стала еще более существенной. Это помогло отбить все контратаки врага и перейти с плацдармов, захваченных на западном берегу Одера, в дальнейшее наступление. А вскоре радио принесло волнующую весть: в Берлине над рейхстагом советские солдаты водрузили красное знамя!

Великая Отечественная приближалась к победному завершению.

И разум, и сердце — Воздушному Флоту

В домашней библиотеке Вершинина на видном месте всегда стоял заветный том в голубой обложке с изображением самолета, набирающего высоту. Книга, созданная почти ста авторами — командирами, политработниками, летчиками, штурманами, инженерами и техниками 4-й воздушной, — живой рассказ о ратном пути родной армии.

Постоянно помнил Константин Андреевич итоги ее боевой деятельности, гордился ими. Летчики 4-й воздушной произвели 340 тысяч боевых вылетов, обрушили на войска и другие объекты противника свыше 1800 тысяч бомб, уничтожили и повредили более 5 тысяч фашистских самолетов. Более 40 раз соединениям армии объявлялась благодарность Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина; многие части преобразованы в гвардейские, удостоены почетных наименований, награждены орденами; 275 воинов стали Героями Советского Союза, семеро из них получили это звание дважды, а А. И. Покрышкин — трижды.

Как ни приятны были воспоминания, следовало жить настоящим, смотреть вперед.

В начале первого послевоенного года Коммунистическая партия, Советское правительство доверили К. А. Вершинину пост главнокомандующего Военно-Воздушными Силами. Теперь на очередь встали коренные вопросы дальнейшего развития отечественного Воздушного Флота — оснащения его реактивной техникой. Для этого требовалось много знаний, решительность, предвидение. Чтобы обеспечить достижение авиацией больших скоростей полета, стратосферного «потолка», увеличения радиуса действия самолетов, следовало форсировать создание новой, более совершенной авиационной техники.

«Именно форсировать!» — думал Константин Андреевич, анализируя достигнутое за предыдущие годы. Ему было известно, что еще в ходе Великой Отечественной войны, в феврале 1944 года, Государственный Комитет Обороны принял решение создать специальный научно-исследовательский институт конструкторского направления. Наркомату авиационной промышленности предписывалось разработать предложения о строительстве реактивных самолетов и двигателей.

Еще по учебе в академии Константин Андреевич помнил вещие слова К. Э. Циолковского: «За эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных». Теперь, когда

утих гул сражений Великой Отечественной, став главкомом Военно-Воздушных Сил, Вершинин глубже знакомится с теоретическими основами реактивной техники.

Часто в те дни вызывал он к себе председателя Научно-технического комитета Военно-Воздушных Сил генерала А. Н. Пономарева, вместе с ним обстоятельно разбирался в состоянии реактивного двигателестроения. Вершинина особенно интересовали работы конструктора А. М. Люльки, который первым в стране начал проектировать турбореактивные двигатели. По решению правительства на проектирование реактивных двигателей были переведены конструкторские бюро известных советских моторостроителей В. Я. Климова и А. А. Микулина. Поскольку от новых силовых установок в решающей степени зависело создание и новых самолетов, главком попросил Пономарева систематически сообщать, как идут дела на «двигательном фронте». Вместе они побывали у конструкторов. Стало ясно, что в ближайшее время в серийное производство могут пойти реактивные двигатели с тягой от 800 до 2 тысяч килограммов.

— Это уже реальная «синица» в руках конструкторов-самолетчиков, — пошутил Константин Андреевич.

Вершинин попросил Пономарева повседневно интересоваться тем, как идут дела в конструкторских бюро самолетостроителей, и прежде всего у А. С. Яковлева. Тот с одобрения штаба Военно-воздушных Сил занимался установкой реактивного двигателя на истребитель Як-3. По мысли конструктора, это было необходимо, чтобы приобрести некоторый опыт полетов на такой своего рода переходной машине, а затем развернуть и строительство самолетов, обладающих аэродинамикой, рассчитанной на сверхскоростной полет.

— К весне этот Як-15 обещают вывезти на аэродром, — сообщил Пономарев,

— Очень хорошо, — одобрительно заметил главком. — А что у Артема Ивановича Микояна?

— Тоже к весне готовят свой МиГ-9.

В двадцатых числах апреля 1946 года оба реактивных первенца опробовали свои крылья в воздухе.

Советское правительство решило: реактивным первенцам участвовать в воздушном параде в Тушино, а 7 ноября во время военного парада над Красной площадью должны пройти группы реактивных самолетов.

Вершинин вызвал генерала Н. А. Сбытова, командовавшего авиацией Московского военного округа, поручил подобрать летчиков для полетов на реактивных машинах.

Началось освоение полетов на Як-15 и МиГ-9. Оно проходило успешно, но и не без летных происшествий, которые имели неожиданные последствия.

В один из весенних дней Вершинин вместе с министром авиационной промышленности М. В. Хруничевым отправился на подмосковный аэродром, чтобы посмотреть МиГ-9 на земле и в полете.

Были подготовлены две машины. Одну из них предстояло пилотировать летчику-испытателю А. Гринчику. Константин Андреевич хорошо знал этого пилота, приезжавшего во время войны в 4-ю воздушную армию. Сражался он бесстрашно, пилотировал истребитель смело, иной раз даже рискованно. Поэтому, поздоровавшись с летчиком, Вершинин напомнил:

— Из круга не выходите.

Оба реактивных самолета взлетели. Первый прошел по кругу и приземлился. А другой — его вел Гринчик, — набрав высоту, развернулся и со снижением, все больше разгоняясь, пошел к аэродрому. Когда самолет приблизился, все увидели, как отвалилась какая-то деталь. Потом установили: обтекатель левого крыла. Его обшивка под воздействием встречного потока воздуха задралась, самолет развернуло, крыло обломилось, и МиГ-9 рухнул на землю...

Катастрофа, происшедшая на глазах Вершинина, оставила очень тяжелое впечатление. Было несказанно жаль талантливого летчика, рвавшегося на выполнение самых трудных заданий... Происшествие могло отрицательно сказаться и на отношении к новым самолетам в Военно-Воздушных Силах, в авиапромышленности.

Рассеять сомнения смогут только твердые научные доказательства.

И вот специалисты инженерно-авиационной службы, поместив в аэродинамической трубе модель реактивного самолета, стали создавать условия, которые могли бы вызвать его разрушение. Модель не разрушалась. Провели множество экспериментов. Все они подтвердили надежность реактивных машин.

18 августа 1946 года, на празднике в Тушино в честь Дня Воздушного Флота СССР, впервые были показаны Як-15 и МиГ-9. Вершинин, наблюдая с веранды Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова за пролетом необычных машин, посмотрел, как на то реагируют собравшиеся на аэродроме люди. Сначала все замерли от удивления, а потом над зеленым полем вихрем пронеслась волна рукоплесканий. Константин Андреевич подошел к А. И. Микояну и А. С. Яковлеву, не отрывавшим взгляда от неба, хотя

их самолеты уже скрылись за горизонтом.

— Первые наши ласточки предвещают весну, — сказал он конструкторам, поздравляя с успехом. — Теперь держитесь! К сентябрю приказано запускать самолеты в серию.

Затем Константин Андреевич тепло поблагодарил создателей двигателей за удачные силовые установки, накоротке побеседовал с П. О. Сухим, чей опытный истребитель с двумя реактивными двигателями уже был, как говорится, на выходе, и с С. А. Лавочкиным, заканчивавшим работу над новым реактивным самолетом. Подошел Андрей Николаевич Туполев, просил прислать представителей Военно-Воздушных Сил на обсуждение проекта переходного бомбардировщика — от поршневого к реактивному. Он планировал на фронтовой самолет Ту-2 установить реактивные двигатели, построить опытный бомбардировщик Ту-12.

— Представитель-то будет, — сказал главком, — но важно знать, когда полетит «двенадцатый»?

— Летом будущего года, — ответил Туполев.

— Так и запишем, — улыбнулся Вершинин. С авиаконструктором С. В. Ильюшиным Константина Андреевича связывали особенно теплые отношения: почти земляки — вятич и вологжанин. Ил-2 Вершинин считал одним из лучших боевых самолетов военной поры и не раз говорил об этом Ильюшину. Тот всегда прислушивался к мнению Вершинина, видя в нем опытного летчика, боевого командарма, знатока техники. На том августовском воздушном празднике 1946 года они тоже обменялись дружескими приветствиями, и главком, разумеется, не мог не поинтересоваться, как идет работа над опытным реактивным самолетом с четырьмя двигателями.

— От Андрея Николаевича Туполева не отстанем, — улыбнулся Ильюшин.

В конце сентября авиапромышленность, работавшая в небывалом темпе, выпустила серийные реактивные истребители. Главком позвонил Сбытову: как идет подготовка летчиков? Тот немедленно приехал в штаб. Подтянутый, собранный, он обстоятельно доложил, что создано четыре группы: первая на «Яковлевых» — 19 летчиков; вторая и третья — на «мигах» — всего 26 человек, четвертая на «лавочкиных» — 7 пилотов. Возглавляют группы офицеры П. Акуленко, П. Чупинов, А. Прошаков, Н. Звонарев.

— Знаю этих командиров. Боевые, достойные люди, — согласился Вершинин.

Накануне праздника главком с тревогой и горечью смотрел на усиливавшуюся гололедицу. Рано утром 7 ноября Сбытов

сообщил: все самолеты покрылись толстым слоем льда.

— Обидно. Но против такой погоды мы пока бессильны, — сказал Вершинин. — Отличившихся представьте к поощрению...

— Но ведь воздушного парада не будет, — усомнился Сбытов.

— Люди трудились и еще как! — заключил Константин Андреевич. — Вот и назовите лучших.

В приказе главкома были отмечены все авиаторы, освоившие реактивную технику. А в декабре началась планомерная подготовка к новому параду — первомайскому. В марте Вершинин съездил на аэродром, полюбовался, как летчики П. Акуленко, И. Кошель, А. Кузьминский, К. Зырянов, С. Астахов легко выполняли фигуры высшего пилотажа на Як-15.

— Выходит, совсем приручили реактивную птаху, — похвалил Вершинин. — Молодцы!

На параде над Красной площадью 1 Мая 1947 года в голубом небе прошли 50 реактивных «яков» и 50 «мигов».

— Внушительно! — поздравляли Вершинина на трибуне Мавзолея В. И. Ленина военачальники других родов войск.

А работы по созданию и освоению реактивной техники продолжались. Вершинин отдавал этому делу много энергии и сил. Однажды председатель Научно-технического комитета А. Н. Пономарев сообщил ему:

— Профессор Мясищев предлагает построить стратегический бомбардировщик с реактивными двигателями.

Вершинин даже привстал в кресле. Только недавно доказали реальность создания истребителей с реактивными силовыми установками — и уже предлагается проект самолета-гиганта!

— А насколько авторитетен конструктор? Пономарев рассказал о В. М. Мясищеве: воспитанник туполевской школы, участник создания тяжелых бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3, восьмимоторного «Максима Горького». Еще до войны ему было поручено сформировать конструкторское бюро для проектирования высотного, скоростного, дальнего бомбардировщика. Самолет получился не совсем обычный. Конструктор впервые применил схему шасси с носовым колесом, герметические кабины. Опытная машина с двухкилевым хвостовым оперением вышла на старт, выполнила успешный полет. Но тем временем Мясищеву, работавшему в содружестве с конструктором В. М. Петляковым, погибшим в авиационной катастрофе, было поручено продолжать усовершенствование пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Опытный же самолет, оставшийся вроде без хозяина, в серию не пошел.

— На него можно посмотреть, — завершил рассказ Пономарев. — Машина находится на Центральном аэродроме. И

конструктор, кстати, там же.

Отправились на Центральный аэродром. На продутом ветрами, влажно блестевшем после дождя летном поле, неподалеку от ангаров, стоял крупный двухмоторный самолет с длинным, тонким фюзеляжем. Возле машины маячила одинокая фигура. Это и был Мясищев. Главком подошел к нему, поздоровался. Конструктор, заметно разволновавшись, сразу начал говорить о самолете. Но Вершинин попросил:

— Может, сначала расскажете о своей работе для фронта?

Константину Андреевичу, как, впрочем, и многим другим, прошедшим Великую Отечественную, в беседе с вновь встретившимся человеком хотелось прежде всего узнать, каков его вклад в дело Победы. Минувшая война, участие в ней были своеобразной меркой, по которой Вершинин как бы определял, насколько может быть дельным все высказываемое собеседником.

Слушая Мясищева, главком невольно проникался уважением к его труду, вложенному в совершенствование Пе-2, в разработку более скоростной и высотной машины — Пе-2И. Небольшая серия этой уникальной по своим летно-тактическим данным машины уже начала строиться, когда на авиационном горизонте зажглась заря реактивной эры. Конструктор встретил ее, заведуя кафедрой в Московском авиационном институте имени Серго Орджоникидзе. Здесь-то и возник у него замысел создания реактивного стратегического бомбардировщика. Рассказывая об этом, Мясищев видел сочувственный взгляд Вершинина, его одобрительную улыбку.

— А теперь подробнее расскажите о возможностях такого самолета, — попросил главком.

Конструктор говорил горячо, убежденно. Не только полетный вес конструкции — 200 тонн, но и многие другие данные задуманного самолета поражали воображение, казались рекордными.

Внимательно выслушав конструктора, Вершинин сказал: проект смел, оригинален, кажется глубоко продуманным и реальным.

Осуществление проекта возложили на коллектив одного из лучших авиазаводов. Работа закипела.

Тем временем первенцы реактивных бомбардировщиков среднего радиуса действий, как и обещали А. Н. Туполев и С. В. Ильюшин, летом 1947 года ушли в испытательные полеты.

Работа над созданием новых самолетов велась тщательная. Когда требования Военно-Воздушных Сил воспринимались самолетостроителями не сразу, Вершинин настоятельно защищал свою точку зрения.

После того как макет самолета оказывался утвержденным и конструкторы приступали к постройке опытного образца, Вершинин старался побывать и в конструкторском бюро, и в заводских цехах, поговорить с инженерами, техниками и рабочими. Его крупную фигуру, облаченную поверх маршальского кителя в белый халат, нередко можно было видеть рядом с А. С. Яковлевым, С. В. Ильюшиным, А. Н. Туполевым, А. И. Микояном, С. А. Лавочкиным и их помощниками — строителями новых самолетов. Ему было интересно проследить за тем, как конструкторская мысль постепенно воплощается в стреловидные крылья, в могучий фюзеляж, обрастающий, словно мускулами, силовыми элементами...

Именно так, с непосредственным участием Вершинина, были построены опытные реактивные машины под руководством С. В. Ильюшина — Ил-28 и еще два бомбардировщика оригинальной формы. Предстояло определить, какой из них принять на оснащение авиачастей. Критерии для реактивных самолетов тогда еще только рождались, опыта в этом деле маловато. И. В. Сталин посоветовал:

— Пусть каждый из экипажей авиаторов-испытателей полетает на машинах всех трех типов. И выскажет свое мнение. Большинство голосов все и прояснит.

Так и сделали. Экипажи единодушно назвали лучшим Ил-28. Он и стал первым фронтовым реактивным бомбардировщиком наших Военно-Воздушных Сил. Вершинин, подписавший этой машине путевку в крылатый строй, не ошибся: она много лет надежно служила в строевых частях и авиаучилищах.

Решая сложные вопросы строительства новой авиационной техники, главком в то же время повседневно заботился о подготовке летных кадров. Уже осенью 1946 года по его указанию был открыт учебный центр, где летчики-испытатели, выступая в роли инструкторов, обучали командиров и пилотов строевых частей полетам на реактивных самолетах. В День Воздушного Флота 1947 года на авиационном параде в Тушино советские асы впервые продемонстрировали высший пилотаж на реактивных машинах. А через год герой Кубанского воздушного сражения генерал Е. Я. Савицкий с несколькими летчиками показал на авиационном празднике групповой пилотаж реактивных истребителей.

В напряженной работе по дальнейшему развитию авиации время неслось гигантскими скачками. И наступил день, когда на прием к Вершинину одним из первых явился высокий, статный генерал, главный конструктор Мясищев. — Прошу осмотреть стратегический самолет. Константин Андреевич вместе с

конструктором порадовался успешному претворению в жизнь смелого замысла. Стратегический самолет был построен, летал флагманом воздушных парадов над Красной площадью.

Вскоре на этих самолетах-гигантах было установлено 19 мировых рекордов. В одном из полетов машина подняла в стратосферу более 55 тонн груза. В. М. Мясищев был удостоен звания Героя Социалистического Труда, его работа отмечена Ленинской премией.

Как в военную пору, так и во время работы на посту главкома Военно-Воздушных Сил, вся повседневная деятельность Вершинина, начальника волевого, умелого воспитателя, обладавшего знаниями ученого, носила характер стремительный, динамичный. Он был организатором авиационных учений и военно-научных конференций, на которых творчески изыскивались новые способы оперативно-тактического применения авиации. Вершинин часто ездил в строевые части и военно-учебные заведения, его нередко можно было встретить в научно-исследовательских институтах, на полигонах. Круг повседневных дел главкома охватывал многие стороны военно-технической революции, в результате которой наша авиация стала сверхскоростной, стратосферной, всепогодной, ракетоносной. Особо гордился Вершинин тем, что именно из ее крылатых рядов вышли советские космонавты, проторившие путь к звездам.

Год 50-летия Великого Октября явился для Вершинина своеобразным отчетом партии, народу. Родине о том, какой могучей стала отечественная авиация, как мужает и закаляется крылатое племя советских людей. В июльский день 1967 года в подмосковном аэропорту Домодедово состоялся воздушный праздник в честь 50-летия Великого Октября. Главным руководителем праздника был К. А. Вершинин. Всем своим обликом в тот день он напоминал командарма-4, которого в дни Великой Отечественной приходилось встречать на прифронтовых командных пунктах и аэродромах. И хотя солнечное небо над Домодедовом было мирным, все происходившее в воздухе по напряженности и стремительности словно возвращало Вершинина к дням минувших сражений. Только иные самолеты рассекали воздух — реактивные, стреловидные. И пилотировали их другие летчики: молодые, высокообразованные, глубоко воспринявшие опыт старших поколений советских авиаторов.

Константин Андреевич взглянул на часы. Серебристо запели фанфары. Над аэродромом, возвещая о начале воздушного парада, на малой высоте в плотном строю пронеслась пятерка стремительных истребителей-перехватчиков. Машины

молниеносно и круто набирали высоту. И будто орудийный залп потряс воздух: истребители преодолели звуковой барьер...

В голубизне неба, наплывая на зрителей, появилась группа спортивных самолетов. Строг и четок строй, образовавший слово «Ленин». Летчики крыльями своих самолетов вписали в советское небо имя создателя Коммунистической партии и нашего социалистического государства, а также юбилейное — «50». Полвека с именем В. И. Ленина в сердце, под знаменем партии прожил наш народ — строитель коммунизма. И один из его верных сынов, бывший плотогон и плотник, ставший главным маршалом авиации.

Сменяя друг друга, над аэродромом появлялись все новые и новые самолеты, отражающие достижения отечественной науки и техники.

По уходящей вдаль взлетной полосе пошел в воздух похожий на ракету истребитель.

— Скорость его полета, — пояснял Вершинин руководителям партии и правительства, находившимся на смотровой площадке, оборудованной на здании аэровокзала, — более чем вдвое превышает скорость звука; «потолок» — выше двадцати тысяч метров.

Краснокрылая птица вошла в разворот, ошеломила зрителей каскадом фигур высшего пилотажа. Летчик бросал самолет с огромной высоты к земле, круто уходил вверх, в стратосферу.

А тем временем на краю взлетной полосы снова вскипели звуки запускаемых двигателей. На взлете — четверка сверхзвуковых истребителей. Словно связанные незримыми нитями, они выполнили пилотаж и стремительно ушли, уступая небо другому отряду истребителей. Впервые был показан групповой взлет и пилотаж семерки реактивных самолетов.

График воздушного парада плотен, емок. Стартовали самолеты-амфибии. Часть, в состав которой входили эти самолеты, родилась в грозовом 1918 году. Во время Великой Отечественной ее летчики сражались на Черном море, не раз выполняли задания Вершинина — старшего авианачальника Закавказского фронта.

Над аэродромом — отряды самолетов военно-транспортной авиации. Началась своеобразная воздушно-десантная операция. С земли было хорошо видно, как из крупных воздушных кораблей выпрыгивали десантники. Над ними вспыхнули купола парашютов. Их много — около тысячи. А из-за леса появились десятки вертолетов. Под прикрытием реактивных истребителей они приземлились и, не выключая двигателей, высадили другие подразделения десантников. Еще один отряд тяжелых

винтокрылых машин доставил на «поле боя» автомашины, противотанковые орудия, самоходки. А затем приземлились более крупные транспортные самолеты с различной военной техникой, вплоть до ракетных комплексов.

Глядя на оживленное лицо Вершинина, можно было понять: он доволен — авиационный праздник, посвященный 50-летию Великого Октября, проходит четко, слаженно. Такого количества и такого разнообразия сверхзвуковых, высотных и сверхдальних машин еще не было ни на одном воздушном параде.

А показ новой авиационной техники продолжался. Самолет вертикального взлета и посадки. Самолет со стартовыми ускорителями. Самолет с крылом изменяемой в полете стреловидности. Сверхзвуковые перехватчики необычной аэродинамической схемы. Групповой высший пилотаж десятки реактивных истребителей...

Через два месяца нам вновь удалось увидеть Вершинина, вдохновенного, увлеченного динамикой действий тысяч авиаторов на общевойсковых учениях «Днепр».

Днем и ночью небо рокотало авиационными двигателями. И низко над землей, и в стратосфере развертывались учебные воздушные бои; на полигоны низвергались тонны бомб; ракетным огнем с воздуха поражались наземные цели...

Если в Домодедове летчики восхищали всех мастерством пилотажа, то здесь, на учениях, они демонстрировали отличное взаимодействие с наземными войсками, высокую тактическую и огневую выучку. И как в пору Великой Отечественной, так и теперь на учениях командарма крылатых Константина Андреевича Вершинина можно было прежде всего встретить там, где решался исход операции, — на командном пункте общевойскового начальника, решавшего задачу прорыва обороны противника или форсирования водной преграды, в гуще встречного сражения, на высадке воздушного десанта, на аэродромах — среди авиационных командиров и летчиков, которым были нужны и его богатейший опыт, и его напутственное слово...

Когда страна торжественно отмечала полувековой юбилей Советской Армии и Военно-Морского Флота, К. А. Вершинин, рассказывая на страницах «Правды» о том, что представляют собой советские Военно-Воздушные Силы, писал:

«Современная военная авиация — реактивная, сверхзвуковая, ракетоносная, всепогодная. За последние годы ее боевые возможности неизмеримо выросли. За счет оснащения новым вооружением, в том числе и ядерным, увеличилась огневая мощь каждого самолета. То, что в годы второй мировой войны было под

силу только целому авиационному соединению, в наши дни может решить группа из нескольких самолетов. Советская авиация способна во взаимодействии с ракетными войсками стратегического назначения и Военно-Морским Флотом наносить эффективное поражение важным объектам противника как на суше, так и на океанских просторах.

В современной войне... ни одна сколь-нибудь значительная операция немыслима без участия авиации. Во взаимодействии со всеми другими средствами противовоздушной обороны страны авиация будет прикрывать от ударов противника с воздуха наземные войска и другие объекты».

В создание именно такой боевой авиации, могучей, идущей во главе современного прогресса, Вершинин вложил огромный труд.

В марте 1969 года, оставив по состоянию здоровья пост главнокомандующего Военно-Воздушными Силами, Константин Андреевич перешел на работу в группу генеральных инспекторов Министерства обороны СССР. Одному из авторов этих строк довелось присутствовать при его расставании с «однополчанами» по Главному штабу Военно-Воздушных Сил. В просторном зале собрались генералы и офицеры, многие из которых были близко знакомы главному маршалу авиации. Константин Андреевич, как и всегда, ничего не говоря о себе, все добрые слова обратил к крылатому строю советских авиаторов, призвал их проявлять в заботах об авиационном могуществе Родины предусмотрительность, настойчивость, целеустремленность. Во время его яркой и образной речи невольно подумалось о пути, которым пришел бывший вятский паренек к вершинам летного мастерства, полководческого искусства. Что помогало ему? Прежде всего, наверное, рабочая хватка, талант труженика, преданность делу народа, делу Коммунистической партии.

Однажды кто-то назвал Константина Андреевича Вершинина русским самородком. Человек щедрой, самобытной натуры, он стал одним из крупнейших деятелей отечественного Воздушного Флота, уверенно идущего флагманским курсом по маршрутам авиационного прогресса. Завершая краткий рассказ о нем, хочется привести слова, сказанные однажды Вершининым:

— Отвечая на заботы партии о нашей авиации, мы и впредь должны отдавать все силы делу укрепления могущества Родины. Это было смыслом всей моей жизни.

До последнего дня верного служения партии, народу он находился в славном строю советских авиаторов, целиком отдавая и разум, и сердце родному Воздушному Флоту.

notes

Примечания

1

Ромб в петлице означал звание комбрига, два-три кубика — соответственно лейтенант и старший лейтенант.